

Os Sons do Silêncio

Sobre o voo MH370 e as ondas de rádio

#Australia

Embora a maioria das pessoas esteja provavelmente familiarizada com a frase "olhar não é ver, e ouvir não é compreender", o passado tornou mais difícil para nós compreender verdadeiramente as implicações destas palavras. Como resultado do nosso dramático aumento de smartphones e da utilização de ecrã de computador de alta resolução nas últimas décadas, temos - muitas vezes completamente despercebidos - voltado cada vez mais as nossas tomadas de decisão diárias para aquilo que podemos ver apenas com os nossos olhos. Para além do que os nossos olhos podem ver, porém, existe um mar de campos que só nos fazem sentido através da utilização de instrumentos técnicos, que se desenvolveram de uma forma bastante interessante ao longo dos séculos.

Já por volta de 3000 a.C., os egípcios descobriram que certos peixes do rio Nilo emitiam flashes e raios mágicos. Um efeito semelhante ocorreu ao esfregar o âmbar, a resina fossilizada das árvores, no pêlo de um gato, razão pela qual os primeiros filósofos naturais chamaram a este fenómeno "electricus", da expressão grega para "como o âmbar" ????????. Em 1820, o físico dinamarquês Oersted foi alegadamente um dos primeiros a ficar bastante surpreendido depois de ter descoberto que o electricus tinha um impacto forte, mas totalmente invisível, nos efeitos causados por um mineral chamado magnetite, uma vez que a agulha de uma bússola se redireccionava quando colocada perto de um fio com carga eléctrica. O inglês James Maxwell previu em 1861 que vice-versa a magnetite poderia também ter um impacto no electricus, chamando aos efeitos electromagnetismo a partir de então. Em 1887, o físico alemão Heinrich Hertz criou um aparelho que demonstrou que electricus era magicamente capaz de estimular a magnetite a viajar por distâncias. A magnetite podia mesmo transmitir a energia original de electricus a outras pessoas longínquas. Além disso, a viagem da magnetite era feita com a velocidade da luz e pelas características das ondas electromagnéticas, algumas delas eram logo chamadas ondas de rádio. Aqui, electricus e magnetite eram uma combinação perfeita para transmitir de forma invisível os primeiros códigos básicos e, em breve, a fala humana a longas distâncias, deixando o mundo inteiro literalmente sem palavras quando a primeira transmissão de voz invisível ocorreu no ano de 1900:

Um, dois, três, quatro. Está a nevar? Onde está o Sr. Thiessen? Se estiver, telegrafe de volta e avise-me.

As primeiras palavras humanas transmitidas por ondas electromagnéticas entre duas torres da ilha Cobb em Washington, DC, a 23 de Dezembro de 1900

Mais recentemente, no início de 2022, ondas de rádio como as desenvolvidas por volta de 1900 foram fundamentais para identificar o percurso de voo do avião MH370 da Malásia desaparecido, que desapareceu na noite de 8 de Março de 2014 sobre o Oceano Índico com 227 passageiros e 12 membros

da tripulação a bordo. Um **engenheiro aeroespacial de Inglaterra chamado Richard Godfrey** analisou ondas de rádio utilizadas por operadores de rádio amadores de todo o mundo para seguir a rota do MH370.

O que à primeira vista parece bom para ser verdade tornou-se uma forma comprovada e viável de encontrar uma localização provável do avião. Godfrey utilizou dados de **sinais do website WSPR**, que armazena enormes quantidades de sinais de rádio amador numa base de dados. A base de dados fornece detalhes dos sinais em intervalos de 2 minutos, incluindo informação sobre perturbações causadas por objectos maiores que voam através das ondas de rádio. Uma vez que a localização sobre o oceano Índico, data e hora, bem como a altitude das ondas de rádio eliminam qualquer outro objecto que interfira como os dados mostram, o resultado da análise profunda de Godfrey é uma rota de voo detalhada do MH370.

Existem no total 160 destas detecções, foram perturbadas por uma aeronave, neste caso o MH370...No oceano Índico, houve apenas uma outra aeronave em várias horas que passou uma hora a voar longe do MH370. Por isso, é muito fácil descontar que está a apanhar outro avião. Tem de ser um avião a uma certa altitude, não está a apanhar navios na superfície da água, ou coisas do género.

Richard **Godfrey sobre 60 Minutos** Austrália

As descobertas de Godfrey são surpreendentes e contradizem em grande parte a narrativa oficial do governo de um acidente ou mesmo um voo fantasma sem piloto como a causa do misterioso acidente de avião. O voo MH370 descolou por volta das 00:42, hora local, a 8 de Março de 2014, dirigindo-se para norte, em direcção ao seu destino original na China. De acordo com a rota de voo muito provável de Godfrey, o avião fez uma curva de 79 graus para oeste após exactamente 40 minutos de voo, que é também o momento em que o transponder do MH370 já não transmitia e os ecrãs de radar do controlador de tráfego aéreo ficaram em branco no MH370, incluindo o silêncio do rádio e nenhuma chamada do piloto. Vinte minutos mais tarde, o avião atravessa a península da Malásia, apenas para voar em redor da costa norte de Sumatra. Após duas horas e 14 minutos de voo, a noroeste de Sumatra, o MH370 transforma-se num padrão de espera durante cerca de 20 minutos, iniciando uma série de laços de forma oval com uma volta que os pilotos também utilizam para se certificarem de que não estão a ser seguidos.

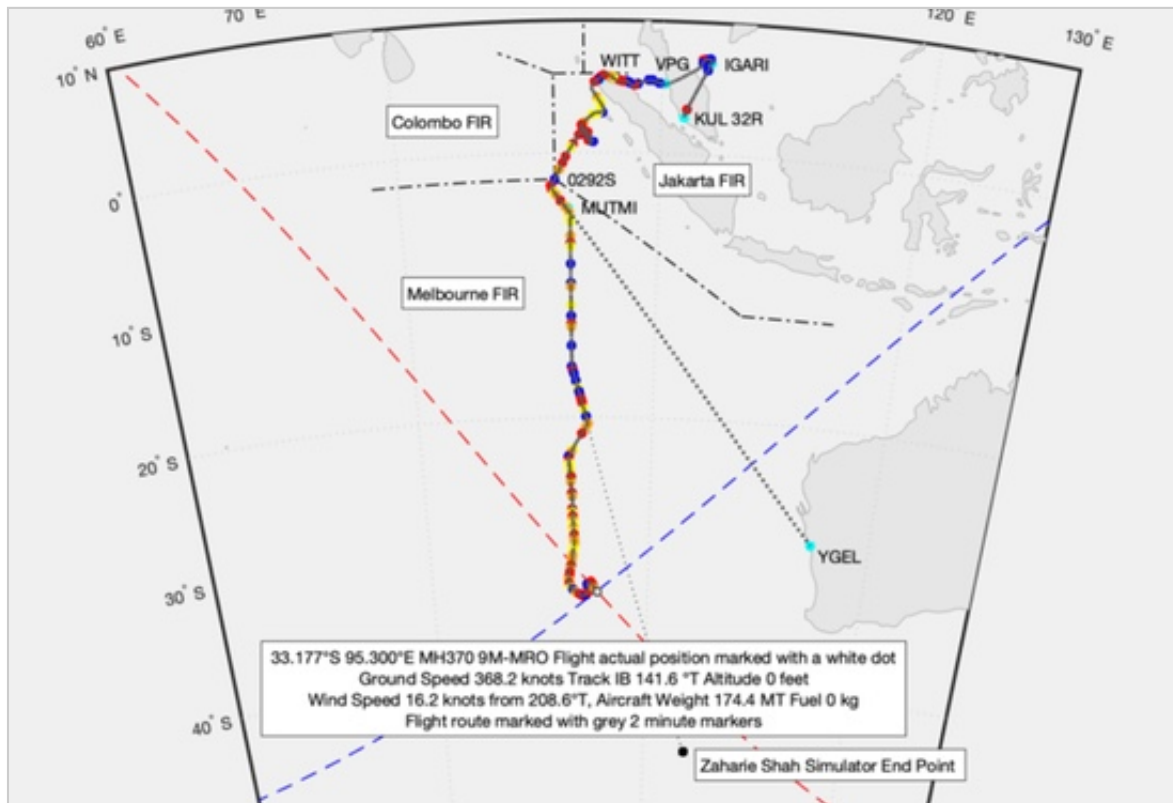


Ainda sob a responsabilidade da região de voo de Jacarta, o piloto Zaharie do MH370 provavelmente queria ganhar tempo para iniciar conversações ou negociações com funcionários governamentais,

possivelmente através de meios de comunicação privados a partir do cockpit. Como é agora conhecido e confirmado, Zaharie Ahmad Shah, um dos pilotos mais experientes da Malaysia Air, foi também um activista social na sua vida privada e **um apoiante declarado** do extremamente popular Anwar Ibrahim, um dos principais desafidores políticos do corrupto partido governamental da Malásia. Ibrahim, um antigo vice-primeiro-ministro e vítima de uma campanha de difamação que durou anos, foi indiciado sob acusações que se crê serem o resultado de uma perseguição política. O piloto Zaharie terá assistido ao escandaloso julgamento de Ibrahim no tribunal, que teve lugar horas antes de descolar com o MH370.

As negociações com Kuala Lumpur - se ocorreram - devem ter falhado porque o MH370 deixaria o padrão do laço após 20 minutos e rumaria precisamente para um local central cerca de 30 minutos de voo a sul na posição 2°S 92°E. Aqui, as regiões de informação de voo de Jacarta, Colombo e Melbourne encontram-se num único ponto. Zaharie e o seu MH370 chegam exactamente a este ponto para se dirigirem directamente para a região de responsabilidade sul de Melbourne, Austrália, às 20:06 UTC. Zaharie faria uma curva à esquerda imediatamente após alcançar a região de voo da Austrália com um caminho de voo que o teria projectado agora para provavelmente ainda chegar ao Aeroporto Geraldton, no norte de Perth, Austrália.

O que aconteceu nos 30 minutos seguintes à entrada na região de informação de voo de Melbourne permanece um mistério, uma vez que o MH370 faria uma curva à direita para sair da rota de voo projectada do aeroporto de Geraldton às 20:41 UTC. Zaharie, ou qualquer que seja o piloto, está literalmente a dirigir-se agora para o vasto oceano directamente para sul. A trajectória de voo calculada de Richard Godfrey também mostra que uma litte mais de uma hora depois, o MH370 faz uma ligeira curva à esquerda novamente às 21:56 UTC. Durante cerca de 30 minutos, MH370 está agora na trajectória exacta de voo que levaria ao ponto final, tal como previsto **pelo simulador da casa do piloto**, encontrado dias após o acidente na casa de Zaharie. Às 22:26 UTC, o MH370 vira novamente à direita para deixar também essa trajectória de voo. Às 22:46 UTC, o piloto navega ligeiramente para a esquerda, dirigindo-se novamente para sul, em direcção ao largo oceano. Os ventos de proa do avião são agora significativos, proporcionando uma trajectória de voo WSPR ainda mais precisa, calculada pelo Godfrey. Às 23:58 UTC, o MH370 fica sem combustível, o avião começa a mergulhar no oceano numa posição final calculada a 33,177°S 95,300°E.



A área subaquática **desse local situa-se** a cerca de 2000 km a oeste de Perth, na borda de um leito marinho sub-montanhoso de 4000m chamado Broken Ridge. Está também situado no canto superior esquerdo de uma gigantesca área de busca determinada pelo esforço infrutífero do governo australiano, durante quatro anos, de 200 milhões de dólares para localizar o MH370. A localização calculada de Godfrey está alinhada com as descobertas da **Professor Charitha Pattiaratchi**, um investigador oceanográfico líder mundial na Universidade da Austrália Ocidental que previu que a localização seria a 33°S 95°E. A partir de 2014, o Professor Pattiaratchi, que nunca foi convidado a participar em qualquer esforço de busca oficial, tinha calculado uma complexa análise oceanográfica de deriva. Ele forneceu as suas descobertas aos investigadores, que conseguiram encontrar alguns dos destroços do MH370 que chegavam à costa oriental de África e às costas de Madagáscar:

Foi a análise de deriva da professora Charitha Pattiaratchi que me guiou até Moçambique e Madagáscar onde encontrei os destroços, e agora Richard Godfrey diz que devemos ir procurar na mesma área que a professora Pattiaratchi tinha indicado em torno da latitude 33.

O investigador privado Blaine Gibson **numa declaração de 2022**

Vários observadores independentes verificaram as descobertas da WSPR de Godfrey, o governo malaio explicou que "*as reveria*", o Departamento de Transportes e Segurança da Austrália poderá eventualmente considerar uma nova expedição para finalmente localizar o avião. A empresa privada de robótica marinha 'Ocean Infinity' **anunciou planos para iniciar** uma nova expedição com uma frota inteira de



Prof. Pattiaratchi

robótica e navios de última geração no início de 2023.

Em 2014, como resposta imediata à morte de 239 pessoas a bordo, o governo da Malásia iniciou **uma extensa busca** nas águas em torno do norte de Sumatra. O muito provável acidente suicida do MH370 teve de ser suprimido tanto quanto possível, mesmo nos anos vindouros. O incidente também pode ser considerado como o início de uma campanha global coordenada dos meios de comunicação social para impedir que a verdade surja a qualquer custo, considerando as muitas teorias de conspiração selvagem sobre o MH370 na altura - distribuídas mesmo por meios de comunicação social anteriormente respeitados.

Em meados de 2018, **um relatório final de 500 páginas da** 'Equipa de Investigações de Segurança do MH370' da Malásia, que também lista os destroços do MH370 encontrados em África na página 394, teve o efeito de Azharuddin Abdul Rahman, Chefe da Autoridade de Aviação Civil da Malásia, se ter demitido por "*falhas no controlo de tráfego aéreo no Vietname e na Malásia*". Se essa demissão se deveu também a **outro voo MH17 da Malásia**, que explodiu na Ucrânia Oriental apenas quatro meses após o desaparecimento do MH370 com 298 pessoas a bordo, permanece desconhecido até agora.

De notar também que Barack Obama visitaria Kuala Lumpur cerca de sete semanas após o desaparecimento do MH370 numa primeira visita presidencial dos EUA à Malásia desde as conversações de Lyndon Johnsons, em 1966. Obama encontrou-se com o primeiro-ministro da Malásia, Najib Razak, a 26 de Abril de 2014, para assegurar mais "*assistência militar para a busca do avião malaias desaparecido*". **Numa declaração conjunta à imprensa**, Najib e Obama também "*saudaram a crescente interação de alto nível entre [os seus] dois países nos últimos anos, incluindo os numerosos intercâmbios de visitas a nível de Gabinete, e o diálogo contínuo a vários níveis*".

Ainda não se sabe se houve efeitos semelhantes entre Obama e Najib em Abril de 2014 como há entre electricus e magnetite.

<https://www.sun24.news/pt/os-sons-do-silencio-sobre-o-voo-mh370-e-as-ondas-de-radio.html>