Michel Delarche Jean-Marc Garot

Le détournement du MH370

Pourquoi faut-il chercher l'épave ... ailleurs

Michel Delarche Jean-Marc Garot

Le détournement du MH370

Pourquoi faut-il chercher l'épave ..ailleurs

© Michel Delarche Jean-Marc Garot, 2016

ISBN numérique : 979-10-262-0641-5

Courriel : contact@librinova.com

Internet : www.librinova.com

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Ce livre est dédié aux familles et amis des passagers et de l'équipage du Vol MH370.

Michel Delarche, Jean-Marc Garot

Avant-propos

Ce petit livre n'est pas une énième théorie complotiste mais une tentative de construction d'un scénario suffisamment plausible pour justifier la poursuite des recherches du vol MH370 de Malaysian Airlines disparu depuis le 8 mars 2014.

Cet ouvrage s'appuie sur les rapports officiels et sur les travaux sérieux publiquement disponibles, sous formes de livres ou de chroniques accessibles via Internet, de ces deux dernières années.

Même si l'on peut légitimement s'interroger sur les nombreux dysfonctionnements constatés dans le suivi du vol par les diverses autorités civiles et militaires responsables des espaces aériens concernés, nous partons de l'hypothèse que les anomalies observées sont probablement attribuables à la surprise et à l'impréparation face à une situation aussi imprévue.

Notre travail prend comme principe de départ (naturel dans le milieu aéronautique, pour lequel la sécurité et la sûreté du transport aérien sont une préoccupation permanente), que l'information officiellement disponible n'a été ni censurée ni intentionnellement distordue pour empêcher la découverte d'une inavouable vérité.

Refuser de s'adonner au complotisme, aujourd'hui si facile à propager via l'Internet, ne signifie pas pour autant écarter l'hypothèse d'un complot. En effet, pour nous, les passagers et l'équipage du vol MH370 ont été les victimes d'un détournement d'avion raté et non revendiqué, et non pas d'une cascade d'incidents techniques.

Malgré l'exploration exhaustive et extrêmement coûteuse d'une vaste zone océanique, l'épave du MH370 n'a toujours pas été retrouvée. Quelques débris pouvant être attribués à cet avion ont été glanés sur des plages, dont un morceau d'aile appelé flaperon, un de ces panneaux que l'on peut voir se relever lors d'un l'atterrissage. Ce flaperon échoué sur l'île de La Réunion a pu être formellement identifié comme étant une pièce de cet avion. Nous estimons donc que l'avion s'est bien abîmé quelque part dans le vaste Océan Indien, mais qu'on l'a vainement cherché ailleurs que là où il se trouvait (et se trouve encore.)

Malgré les espoirs fondés sur les méthodes de remontée des courants marins dans le temps à partir des lieux d'échouage des débris, les résultats se sont révélés difficiles à interpréter et n'ont pas conduit à identifier une zone bien délimitée.

Pour aider à la localisation de l'épave et donc tenter d'éclaircir le mystère de la disparition du MH370, nous avons adopté un plan en quatre chapitres:

– premièrement, refaire le point techniquement et opérationnellement sur ce que l'on sait de la trajectoire de l'avion, en rassemblant un maximum de données et surtout en utilisant notre connaissance de la gestion du trafic aérien pour décrire et expliquer certains comportements des acteurs qui peuvent à première vue paraîtres étranges au profane, parfois au point d'avoir suscité les pires soupçons.

– deuxièmement, analyser la situation géopolitique de la région pour tenter de déterminer quels groupes terroristes pourraient être impliqués dans cette disparition.

– troisièmement, à partir de ce que l'on peut imaginer des motivations et des objectifs particuliers de ces groupes dans le contexte politique régional et international, élaborer un scénario plausible pour reconstituer la dernière partie de la trajectoire de l'avion.

– quatrièmement, nous appuyer sur ce scénario pour déterminer d'autres zones de recherches prioritaires que celle qui a été retenue par les autorités australiennes.

Ce livre n'est pas non plus un roman policier ou la solution de l'énigme n'est révélée qu'à la fin.

Nous dévoilons donc d'emblée les grandes lignes de notre scénario. Il s'agit à notre avis d'un détournement raté réalisé par des personnes connaissant remarquablement bien le fonctionnement du contrôle du trafic aérien dans la région et sachant en exploiter les moindres marges d'incertitude. Caché dans la soute électronique avant le décollage, un petit nombre de pirates dont l'un au moins connaissait très bien les systèmes électroniques de l'avion a réalisé la déconnexion de tous les moyens de télécommunications. Après être remonté de la soute vers la cabine, ils ont pu éventuellement se coordonner avec des complices ayant embarqué sous des identités incontrôlées, avec l'aide desquels ils ont pris le contrôle de l'avion et assuré son pilotage.

Une fois l'équipage et les passagers maîtrisés, l'Australie, seul pays réellement démocratique et surtout principal allié des États-Unis dans la région, était une destination de choix, soit pour entamer une négociation, soit pour mener une attaque-suicide.

Piloté avant comme après sa disparition des écrans radars, de manière à contourner l'Indonésie, puissance régionale peu encline à fermer les yeux

sur un avion non identifié, l'avion a suivi une trajectoire soigneusement programmée pour passer par des points situés sur des routes aériennes et donc répertoriés dans le calculateur de bord, pour se diriger vers la partie nord-ouest de l'Australie.

Suffisamment compétents pour reprogrammer un plan de vol sur le calculateur de bord, sans être forcément des pilotes confirmés, ces pirates ont pu mal estimer leur consommation de carburant et l'avion s'est abîmé en mer. Ce détournement raté n'a jamais été revendiqué afin de pouvoir réutiliser à l'occasion le même mode opératoire.

Les trajets que nous envisageons sont compatibles avec les fameux arcs de localisation déterminés à partir des messages satellitaires, mais ils se situent plus au nord et à l'est que l'hypothèse d'une route plein sud mise en avant par la campagne de recherche des Australiens. Ils offrent même davantage de compatibilité avec les études les plus approfondies de la dérive du flaperon et autres débris.

Plusieurs journalistes ou chroniqueurs de l'événement comme Richard Quest ou Jeff Wise se sont penchés depuis deux ans sur le mystère de la disparition de cet avion. Ils ont chacun proposé des scénarios qui recoupent le nôtre sur certains points, puisque comme nous, ils sont partis des informations factuelles publiquement disponibles.

Mais nous avons essayé d'en tirer des conclusions plus précises en terme de mode opératoire et d'objectifs possibles des pirates, car notre objectif premier est de contribuer aussi utilement que possible à la poursuite de la localisation de l'épave, dans l'intérêt des proches des victimes et des centaines de millions de passagers de l'aviation civile internationale.

Présentation des auteurs:

Michel Delarche, né en 1955, ENSIMAG, Docteur-Ingénieur en Informatique et Mathématiques Appliquées, a travaillé de nombreuses années dans la recherche et le développement des systèmes de gestion du trafic aérien, puis dans des activités de conseil et d'ingénierie aéronautique à l'international.

Jean-Marc Garot, né en 1948, X-ENAC, Ingénieur Général de l'Aviation Civile, ancien directeur du Centre d'Études de la Navigation Aérienne français, ancien directeur du Centre expérimental Eurocontrol, membre correspondant de l'Académie de l'Air et de l'Espace et membre de l'Association Aéronautique et Astronautique Française.

Summary

This little book is not an umpteenth conspiracy theory but an attempt at reconstructing a scenario enjoying enough plausibility to justify the continuation of the search for Malaysian Airlines light MH370 which disappeared on March 8, 2014.

This work is based on official reports and some serious research conducted by independent experts, all of which have been made publicly available as books or chronicles distributed via the Internet in the last two years.

Many occurrences of mismanagement have been documented in relation to the monitoring of this flight by the civilian and military authorities in charge of tracking and searching the aircraft, leading some people to question the integrity of the official reports. However, our assumption is that the anomalies and general confusion that have been observed in the hours and days following the disappearance of flight MH370 were most likely caused by a lack of preparation for so surprising a situation.

Therefore, a basic tenet in the development of our work is that all the official information made available was neither censored nor intentionally distorted to prevent the discovery of some truth. (This assumption is most natural in the aeronautics milieu where safety and security are an everyday concern).

That we reject the fantasies of conspiracy theories so easily propagated today through the Internet, does not mean we discard the