

Jean-Marc Garot

Le détournement du MH370

Tome 2

Pourquoi Ocean Infinity n'a pas trouvé l'épave

Jean-Marc Garot

Le détournement du MH370, tome 2

Pourquoi Ocean Infinity n'a pas trouvé l'épave

© Jean-Marc Garot, 2025

ISBN numérique : 979-10-405-9155-9

Librinova”

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 du personnel navigant commercial du Vol MH370.*

*Ce livre est, aussi, dédié aux familles et amis
de Zaharie Ahmad Shah, le respecté commandant de bord,
et de Fariq Abdul Hamid, le jeune copilote,
embringués dans une histoire qui les a dépassés.*

Dans le rapport d'enquête, ils ne sont jamais cités par leurs noms.

Jean-Marc Garot

*Cette dédicace n'est pas une figure de style, mais une façon de préciser l'objet de
ce livre.*

Préambule

Si vous pensez que c'est un accident ou que les messages enregistrés par Inmarsat ont été manipulés et/ou que les débris trouvés dans l'ouest de l'Océan Indien n'appartiennent pas au MH370, inutile d'aller plus loin dans votre lecture.

Ces fameuses données collectées par la société internationale, Inmarsat, toutes les heures, pendant six heures, après la trajectoire au nord-est de l'île de Sumatra ne permettent pas, à elles seules, de calculer une trajectoire précise et, donc, la position finale de l'avion.

Il y a des milliers de trajectoires compatibles avec ces données collectées par Inmarsat.

Pour déterminer une trajectoire, il faut tenir compte des performances de l'avion et, surtout, faire des hypothèses sur les intentions de la personne ou des personnes qui ont détourné l'avion, de leur propre initiative ou sous la contrainte.

Ensuite, il faut vérifier que cette trajectoire est compatible en chacun des points de la trajectoire, correspondant au moment de l'émission d'un message Inmarsat toutes les six heures.

Les intentions de la personne ou des personnes qui ont détourné l'avion sont importantes pour calculer la position finale de l'avion et, donc, pour définir dans quelle zone rechercher l'épave de l'avion. Le choix d'Inmarsat, ainsi que de la plupart des amateurs compétents, qui ont travaillé sur le sujet, est un suicide programmé pour aller faire plonger l'avion, au milieu de nulle part, après huit heures de vol.

C'est, implicitement, le choix fait pour les différentes campagnes de recherche menées depuis une décennie, dont celles de la société américaine Ocean Infinity.

Mais

1. Aucun des quelques cas de suicide de pilotes ne s'est passé de cette façon.
2. Il peut y avoir une infinité de raisons de se suicider et de façon de le faire, mais ce scénario paraît peu vraisemblable.
3. Aucun élément connu de la vie privée et professionnelle de Zaharie

Ahmad Shah, le respecté commandant de bord, n'explique un tel suicide.

Pour essayer de trouver une motivation de ce détournement, je me suis plongé dans la vie politique de la Malaisie.

J'ai découvert une coïncidence troublante :

1. Le 7 mars 2014, la Cour d'appel de la Malaisie, à la demande du gouvernement, a annulé l'acquittement d'Anwar Ibrahim, l'a déclaré coupable et l'a condamné à cinq ans d'emprisonnement

2. Le 8 mars 2014, le vol MH370 a disparu.

Je donnerai, plus tard, des éléments à l'appui de ma thèse du lien entre les deux évènements.

Des deux évènements, le premier est le plus important pour l'histoire de la Malaisie et de sa vie politique, le second est un détail et je vais essayer d'expliquer pourquoi.

Tout d'abord, je replacerai cela dans l'histoire de la Malaisie.

J'ai emprunté des informations à la série de Michel Delarche : Vol MH370, une quête inachevée sur son blog <https://blogs.mediapart.fr/michel-delarche/blog/> du 3 aout 2021.

Le 22 mars 2024, lors de l'Assemblée Générale de l'AIAE (Association internationale des anciens fonctionnaires d'EUROCONTROL), j'ai présenté un scénario en anglais.

Le 18 juillet 2024, j'ai présenté le même scénario dans une conférence aux Moutiers en Retz (en Loire atlantique), un village de 2 000 habitants, ma résidence principale.

C'est grâce aux questions et commentaires lors de ces deux présentations que j'ai modifié mon scénario, objet de ce livre.

Né en 1948, je suis 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 de l'Académie de l'Air et de l'Espace.
--

1. Une enquête technique et une enquête judiciaire.

Après chaque accident aérien, il y a, la plupart du temps, une enquête technique et une enquête judiciaire.

L'enquête technique permet de comprendre les raisons, souvent multiples, de l'accident et de proposer les façons d'y remédier. C'est ce processus qui a permis d'obtenir ce haut niveau de sécurité de l'aviation.

Même si les règles internationales obligent à des compensations financières pour les familles des victimes, l'enquête judiciaire a pour but d'obtenir, éventuellement, des compensations financières supplémentaires et, surtout, de trouver un ou des coupables, dans un « processus de deuil ». Mon ami, Jean-Paul Troadec, ancien Directeur du Bureau enquêtes et Analyses (BEA) français, au moment de l'enquête sur l'accident du AF 447, Rio Paris, a, souvent, souligné les défauts de ces enquêtes judiciaires.

En effet, 10 ans, ou plus, après, comment juger par rapport à la technique qui a progressé entre temps ? Un exemple est l'accident du A320 du Mont Saint-Odile, avec le MSAW (Minimum Safe Altitude Warning) dont Air Inter avait été dispensé du fait des fausses alertes.

La référence au Rio Paris est importante pour le cas du MH370. Ayant constaté qu'il avait fallu deux ans pour trouver l'épave de l'AF 447, les ingénieurs d'Inmarsat ont décidé d'enregistrer les messages de service, servant, uniquement, à vérifier, toutes les heures, que la liaison satellitaire restait active. Mais personne d'autre ne le savait.

Les familles des victimes sortent, souvent, frustrées de l'acquittement, la plupart du temps, de compagnies aériennes et ou de constructeurs car les erreurs humaines, toutes les erreurs sont d'ailleurs d'origine humaine, ne sont pas, la plupart du temps, délibérées.

Dans le cas du MH370, disparu le 8 mars 2014, l'enquête technique a abouti, le 2 juillet 2018, au Safety Investigation Report de 500 pages avec 50 annexes. Il décrit comment le Pilot In Command (PIC) et, peut-être, le First Officer (jamais nommés par leurs noms) auraient réussi à faire disparaître complètement l'avion, s'il n'y avait pas eu les messages Inmarsat et les débris.

GADSS: Global aeronautical distress and safety system

En grande partie en réponse à la perte des vols AF447 et MH370, l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), a créé le système mondial de détresse et de sécurité aéronautiques (GADSS). Le GADSS contient des normes et pratiques recommandées (SARP) qui établissent ce qui est attendu des compagnies aériennes et des exploitants d'aéronefs pour le suivi des aéronefs dans des conditions normales ainsi que lorsqu'un aéronef est en détresse.

- le suivi des avions en vol, de façon à disposer d'un report de position au moins toutes les 15 mn, voire 1 mn.

- la détection d'une situation de détresse par un algorithme donnant une précision de localisation de 6 NM

- l'installation de nouvelles balises acoustiques (dites ELT Emergency Locator) émettant à une fréquence de 8.8 kHz, dont la portée est plus importante que celle des balises actuelles,

- l'augmentation de la durée d'émission des balises actuelles portée de 30 à 90 jours.

Dans le cas du AF447 et du MH370, les balises ne se sont pas déclenchées et, comme un pilote peut toujours couper le « transpondeur », il est toujours possible d'essayer de faire disparaître un avion.

La disparition du MH370 est un cas pour lequel l'accident et le rapport d'enquête n'ont pas permis de progresser.

Le rapport d'enquête a été cosigné par les bureaux enquêtes accidents de Grande Bretagne, Australie, France, Chine, USA et Singapour « with Significant and Substantiated Comments Accepted and Incorporated ». Seule l'Indonésie s'est abstenue, conformément à son refus de fournir les enregistrements de ses radars.

Le plus vraisemblable est que cette disparition soit due à un détournement et le rapport répond à la question du « comment », mais pas du « pourquoi ».

Du côté judiciaire, la situation est la suivante.

Les demandes de procès aux USA, en Malaisie et en Australie ont été rejetées.

Les membres des familles des victimes chinoises, qui ont refusé d'accepter les offres de règlement, ont obtenu que se tiennent des audiences au tribunal du district de Chaoyang à Pékin pour essayer d'obtenir des compensations plus importantes.

Néanmoins, deux enquêtes sont toujours en cours, l'une aux États-Unis, l'autre en France.

Au moment de la disparition du MH370, des agents du FBI étaient en Malaisie dans le cadre d'un contrat de formation des policiers malaisiens. Comme les autorités malaisiennes étaient un peu dépassées, elles ont demandé à des agents du FBI de les accompagner pour la perquisition du domicile du Commandant de bord. De façon surprenante, le FBI a pris le simulateur de vol du Commandant de bord.

Il est toujours au centre de recherche du FBI à Quantico dans l'État de Virginie et les USA ont refusé de le rendre aux enquêteurs. Beaucoup a été dit sur les itinéraires de vol réalisés par le pilote sur son simulateur. La version officielle est page 73 du Rapport : « Royal Malaysia Police's Report on Flight Simulator of PIC » (PIC : Pilot in Command).

J'y reviendrai.

D'après ce que je crois connaître de la loi aux USA, du fait qu'il y a des citoyens américains impliqués, l'enquête n'est pas close, mais rien ne dit qu'elle soit active.

La Malaisie avait, jusqu'à présent, une attitude méfiante vis-à-vis de la Chine et de son projet des « Routes de la Soie » et plutôt positive vis-à-vis des USA.

De plus, le 28 mai 2025, lors de son discours d'ouverture du salon Semicon South East Asia, à Kuala Lumpur, le Premier ministre Anwar Ibrahim a présenté un plan dans les semi-conducteurs. Son ambition est d'attirer plus de 100 milliards de dollars d'investissements industriels, dont des Américains. En 2021, Intel avait déjà annoncé prévoir de construire une nouvelle usine d'assemblage et de packaging en Malaisie.

Plutôt que de couvrir un éventuel complot américain à l'origine de la disparition du MH370, on pouvait penser que les USA n'avaient pas intérêt à creuser un sujet qui pourrait, éventuellement, gêner le gouvernement malaisien. Maintenant, avec l'arrivée de Donald Trump, comme président des USA, tout est

possible.

En France, le parquet de Paris a ouvert, en mai 2014, une information judiciaire pour « homicide involontaire par manquement délibéré à une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement ». Pour mener ses investigations, le parquet de Paris s'appuie sur des enquêteurs de la Division d'investigations aéronautiques. Ils appartiennent à la Section de recherches de la gendarmerie des transports aériens (SRTA) basée à l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. La SRTA est chargée de mener des enquêtes sur des accidents d'avions mortels ayant eu lieu en France ou en Outre-mer, ou ayant fait des victimes françaises. C'est le cas pour le MH370.

La conséquence la plus importante est que la France, considérant que c'était une pièce à conviction, a refusé que le flaperon découvert à la Réunion, le 29 juillet 2015, et premier débris identifié sans ambiguïté, (Appendix-1.12A-1-Item-1-Flaperon-Identification), comme appartenant au MH370, soit transmis aux enquêteurs.

Dans le rapport d'enquête, l'Appendix-1.12A-2-Item1Flaperon (Main) est le rapport de la Direction Générale Aéronautique/ Techniques aéronautiques (DGA TA) française, qui est uniquement une analyse « structurelle », avec des hypothèses sur sa position, abaissée ou pas, au moment de l'impact.

Cet organisme n'a pas eu l'idée, peut-être faute de compétences et de moyens, de faire ce qu'Agiris Kamoulakis a fait depuis et qui explique un vraisemblable amerrissage raté.

L'autre conséquence, moins grave, est l'analyse des bernacles (coquillages), trouvés sur le flaperon, (Appendix2.6A-Marine-BiologistReport1 et Appendix2.6B-MarineBiologistReport2) qui sont le résultat des travaux de deux laboratoires français, du Dr. Joseph Poupin et du Dr Dominique Blamart. Leur analyse ne permet pas de déterminer le lieu du crash avec la croissance de ces quelques échantillons, en fonction de la température. Ceci a fait l'objet de thèses universitaires très théoriques. Ce qui est dommage, c'est que les autres débris retrouvés aient été nettoyés de leurs coquillages.

L'information judiciaire est toujours en cours sous le contrôle d'un magistrat instructeur qui a changé plusieurs fois depuis 10 ans et, comme pour les cold cases, avance en fonction de la motivation du magistrat instructeur, parmi d'autres cas à traiter. Il est relancé périodiquement par Marie Dosé, l'avocate de