

Quelles sont les validités des différentes hypothèses sur le crash
du vol 370 de Malaysia Airlines ?

1. CONTEXTUALISATION :

L'affaire du vol Malaysia Airlines 370, ou plus communément appelé MH370, commence dans la nuit du 8 mars 2014 lorsqu'un Boeing 777-200 de Malaysia Airlines décolle de Kuala Lumpur, en Malaisie, à destination de Pékin, en Chine, avec à son bord 227 passagers et 12 membres de l'équipage. Mais ce qui devait être un vol ordinaire se transforme rapidement en l'un des plus grands mystères de l'aviation moderne : en l'espace de quelques heures, le vol MH370 disparaît des radars sans laisser de trace, déclenchant des recherches mondiales et complexes qui à ce jour, n'ont pas encore révélé tous leurs secrets. Pendant des années, le monde a suivi les moindres indices, les hypothèses et différentes théories sur ce qui a bien pu arriver à ce vol. Malgré tout, une question reste sans réponse : que s'est-il vraiment passé cette nuit-là ?

Ce dossier a pour but de mettre en lumière, d'analyser et de vérifier la validité ou non des hypothèses les plus connues, des plus probables aux plus spéculatives, liées à cet événement tragique. Pour ce faire, nous nous sommes basés sur des rapports d'enquêtes officiels, des articles de presse, des documentaires, des vidéos d'analyses en ligne, des forums, des expertises comme celles Vincent Lyne, chercheur à l'Université de Tasmanie en Australie qui a par ailleurs accepté de répondre à nos nombreuses questions ainsi que sur le témoignage de proches des victimes comme Ghyslain Wattrelos, un français qui a perdu sa femme, deux de ses trois enfants et sa belle-fille dans cette tragédie.

2. INTRODUCTION :

Cette affaire commence à Kuala Lumpur, la capitale de la Malaisie à 0h41, lorsqu'un Boeing 777-200, un avion de ligne souvent dédié aux vols dits de longs-courriers et réputé pour être l'un des plus sûrs de la planète, décolle de l'aéroport international de Kuala Lumpur. Ce vol, qui devait initialement durer 5 heures et 34 minutes, part en direction de Pékin, la capitale chinoise. Sur les 239 passagers, les deux tiers sont Chinois, certains, dont les 12 membres de l'équipage, sont Malaisiens mais on y retrouve aussi des Indonésiens, des Indiens, des Australiens et des représentants de dix autres nationalités, dont 4 Français.

L'avion décolle à l'heure et la première demi-heure de vol se passe bien. À 1h11, l'avion confirme avoir atteint son altitude de croisière. Puis, à 1h19, il quitte l'espace aérien de la Malaisie et doit rejoindre celui du Vietnam, le pays voisin. À ce moment-là, le commandant du MH370 envoie la dernière communication radio en réponse aux contrôleurs aériens malaisiens :

Contrôleur aérien : *"Malaysian three seven zero, contact Ho Chi Minh one two zero decimal nine. Good night."* (« *Malaysia 370, contactez Ho Chi Minh 120.9. Bonne nuit.* »)

Réponse du commandant du MH370 : *"Good night. Malaysian three seven zero."* (« *Bonne nuit. Malaysia 370.* »)

Les contrôleurs vietnamiens basés à Ho Chi Minh s'attendent donc à prendre le relais mais aucun contact ne sera établi de la part du commandant ou de son copilote. À 1h22, le transpondeur de l'avion, l'appareil qui envoie les informations de localisation et d'identification aux radars au sol et aux autres avions proches, est soudainement désactivé. Or, cet appareil ne peut être désactivé qu'en cas de problème électrique très grave car il s'agit de l'ultime moyen de contact d'un avion avec les contrôleurs aériens. À partir de ce moment, le MH370 n'est plus visible par aucune tour de contrôle civile malaisienne ou vietnamienne. Dès que l'avion est perdu de vue, les contrôleurs aériens vietnamiens s'activent afin d'essayer d'établir un contact avec l'avion mais sans succès.

À 1h30, ils sollicitent l'avion commercial le plus proche pour essayer d'entrer en contact avec le MH370 mais les résultats sont peu concluants, seulement des marmonnements sur fond de bruits parasites. Leurs homologues malaisiens tentent eux aussi en parallèle de joindre l'équipage mais rien, silence radio.

À 2h03, le centre de crise de la compagnie Malaysia Airlines se met en alerte, c'est anormal et inquiétant de perdre contact avec un avion comme celui-ci : il est demandé au vol MH370 de contacter de toute urgence la tour de contrôle aérienne vietnamienne mais cette requête restera vaine.

À 2h15, la tour de contrôle malaisienne parvient à échanger quelques signaux avec le MH370 : ce dernier se trouve dans l'espace aérien cambodgien. Les contrôleurs se rendent rapidement compte que l'avion n'est pas supposé emprunter ce couloir et ne devrait donc pas être en train de survoler l'espace aérien du Cambodge.

À 6h30 l'avion est attendu à Pékin mais il n'arrivera malheureusement jamais. Les tableaux d'informations affichent un retard de plus en plus long pour le vol. L'avion ayant assez de carburant pour tenir jusqu'à 8h30, passé cet horaire si aucun aéroport ne signale avoir accueilli le Boeing 777-200 alors cela signifiera que quelque chose de vraiment grave est arrivé au MH370 et à ses 239 passagers.

À 7h24 l'avion ne s'est toujours pas posé, la Malaysia Airlines décide donc de publier un communiqué de presse annonçant officiellement aux médias que la communication avec le vol MH370 a été perdue à 2h40 cette nuit.

À partir d'ici, tout ce que nous allons relater est à prendre au conditionnel. Tout sera sourcé dans la mesure du possible et est construit sur des déductions, des hypothèses, des contradictions et bien d'autres.

3. LES HYPOTHÈSES :

Pendant plusieurs jours, personne ne sait quoi dire aux familles des passagers, personne ne sait dire où est l'avion. Des centaines de journalistes commencent à s'intéresser à l'affaire et débarquent à l'aéroport de Pékin.

Au même moment sur Internet, l'une des premières hypothèses à voir le jour apparaît quelques heures après le communiqué de la Malaysia Airlines : un travailleur d'une plateforme pétrolière dans la mer de Chine aurait vu un avion en feu dans le ciel, à peu près à l'endroit où le MH370 a été détecté pour la dernière fois.¹

Cependant cette hypothèse est contredite par une annonce du gouvernement malaisien le 10 mars 2014, deux jours après la disparition. Le gouvernement annonce que l'un de leurs radars militaires aurait détecté la présence d'un possible avion complètement en dehors de sa trajectoire prévue : au lieu de continuer vers le nord-est, et donc vers Pékin, l'avion aurait volé à l'exact opposé. Il aurait traversé la péninsule malaisienne vers l'Ouest, puis aurait viré vers le Sud, s'enfonçant dans l'Océan Indien. Par ailleurs, le téléphone du copilote aurait activé une antenne téléphonique au sol, au Sud de l'île de Penang, renforçant ainsi la probabilité d'un demi-tour de l'avion.²

Le 15 mars 2014, le premier ministre malaisien Najib Razak annonce que la Royal Malaysian Air Force a partagé l'information que l'un de leurs radars a capté le signal d'un avion, dont l'identité n'a pas pu être confirmée sur le moment, faisant demi-tour via Inmarsat, une compagnie britannique qui leur a fourni les données satellites. Après avoir réalisé de nouvelles analyses Inmarsat rapporte avoir capté via leur satellite le signal du MH370 et qu'ils ont pu établir que la dernière position confirmée de l'appareil était proche de l'Océan Indien.³ Ainsi, il est officiellement confirmé lors de cette conférence de presse qu'il s'agit du vol MH370 et que ce dernier a délibérément changé de cap : l'avion est parti vers le Sud au beau milieu de l'Océan Indien, fait confirmé par Inmarsat via le ministre des transports malaisiens le 24 mars 2014. L'affaire du MH370 devient alors officiellement une enquête criminelle et malheureusement, quelle que soit la raison de ce détournement, le MH370 n'aurait pas eu assez de carburant pour atterrir où que ce soit. En conséquence, à la date du 24 mars 2014, l'appareil est sans doute écrasé et ses passagers probablement décédés. Après cette annonce choc, les cartes sont rebattues, les recherches reprennent dans de nouvelles zones et de nouvelles hypothèses vont ainsi voir le jour.

¹ Shorten, Kristen. *Oil rig worker says he saw Malaysia Airlines Flight MH370 burst into flames*. The Daily Telegraph, 13 mars 2014. <https://www.dailytelegraph.com.au/news/oil-rig-worker-says-he-saw-malaysia-airlines-flight-mh370-burst-into-flames/news-story/16918b91b22f29da998ead65939e1b04>

² Staff and agencies. *Flight MH370 co-pilot tried to make mid-flight phonecall, report claims*. The Guardian, 12 avril 2014. <https://www.theguardian.com/world/2014/apr/12/mh370-co-pilot-phonecall-malaysia>

³ Conférence de presse du premier ministre malaisien Najib Razak publiée sur YouTube par la chaîne Noor Hidayah Binti Abdul Halim, 15 mars 2014. <https://www.youtube.com/watch?v=-w460j3lMxk>

Une des premières hypothèses qui semble la plus évidente pour les médias, qui est la plus répandue et probable au début de l'enquête suite à ces nouveaux éléments est la suivante : l'avion aurait été détourné par le pilote lui-même, le commandant Zaharie Ahmad Shah. D'après les partisans de cette hypothèse, en entrant dans la zone grise entre la Malaisie et le Vietnam le commandant aurait éteint délibérément tous les appareils qui rendaient l'appareil visible afin de se diriger vers l'Océan Indien, il aurait ensuite simplement attendu que l'appareil n'ait plus de carburant pour s'écraser dans l'eau, emportant avec lui les autres passagers.

Cette hypothèse est appuyée par deux principaux faits : tout d'abord, même si rien ne laisserait penser que le commandant Zaharie serait capable d'une telle chose, quelques heures après la disparition du MH370, le FBI perquisitionne son domicile et révèle avoir retrouvé sur son simulateur de vol personnel une simulation d'un vol en plein milieu de l'Océan Indien datant d'un mois avant celui du MH370 et dont la trajectoire était très similaire à celle de ce dernier. De plus, le commandant Zaharie avait les compétences nécessaires pour éteindre les appareils électroniques de l'avion et il l'a prouvé à travers des vidéos tutorielles expliquant comment bricoler des systèmes de conditionnement et réparer des climatiseurs postées en ligne.⁴ Ainsi, ces deux éléments suffisent pour être interprétés comme une preuve de sa culpabilité. Cependant, on peut se demander pour quelle raison le commandant Zaharie aurait volontairement détourné l'avion. Pour ses détracteurs, étant un fervent partisan du chef de l'opposition, Anwar Ibrahim, il aurait commis un attentat comme un acte politique. Malheureusement, pas plus d'informations permettent de légitimer cette hypothèse et la rendent très difficile à retenir.

Jeff Wise, un journaliste étasunien, va lui élaborer de son côté une hypothèse beaucoup plus politique. Pour lui, les Russes sont clairement impliqués dans cette affaire et voici de quelle manière : parmi les passagers du vol MH370, l'un d'eux, un Russe dont l'identité est inconnue, aurait réussi à accéder au cerveau électronique de l'avion pour le faire disparaître des radars puis, il se serait occupé de falsifier les données de l'appareil pour faire croire que l'avion a fait un demi-tour pour se rendre vers le Sud alors qu'il se rendait bien vers le Nord, plus précisément vers le Kazakhstan, un état sous forte influence russe. Ainsi, le MH370 aurait été détourné ensuite vers la Russie et détenu par le Kremlin.⁵

Avant tout, il est bon de rappeler qu'aucun débris de l'appareil n'a été retrouvé un an après l'accident et qu'aucun radar militaire ne semble avoir vu l'avion au-delà de son passage au-dessus de la Malaisie. Pourtant, à la différence de radars civils, ils seraient censés l'avoir repéré même en ayant tous les appareils de communications éteints mais rien, l'avion se serait comme volatilisé. Ces éléments et le bilan officiel comme quoi l'avion serait tombé dans la partie Sud de l'Océan Indien, là où ses derniers signaux avaient été détectés d'après Inmarsat ne semblent pas cohérents et convaincants pour Jeff Wise.

Dans le documentaire « MH370 : L'avion disparu »⁶ Wise explique ce qui l'a amené à penser à une hypothèse dans laquelle les Russes pourraient être impliqués. Pour contextualiser et prouver son hypothèse, Jeff Wise évoque qu'en juillet 2014 un autre vol de la Malaysia Airlines à destination de Kuala Lumpur, le MH17, a été abattu par un missile russe au-dessus de l'Ukraine provoquant la mort de 298 personnes. Une enquête révèle qu'il est sûr que les forces russes aient fait exploser cet avion.⁷ Pour certaines personnes, dont les partisans de la théorie de Wise, il s'agit là de la preuve qui permet de dire que la Russie est impliquée dans la disparition du vol MH370 survenu quelques mois plus tôt. De plus, le contexte politique sensible de l'époque était le suivant : la Russie venait d'envahir la Crimée, une région à l'est de l'Ukraine. Ainsi, pour Jeff Wise, le gouvernement russe aurait commandité ce détournement comme une diversion pour que les médias se concentrent plus sur cette disparition que sur le conflit en cours.

Malheureusement, beaucoup d'ingénieurs réfutent cette théorie en affirmant dans un premier temps qu'il n'est tout bonnement pas possible de prendre le contrôle d'un avion, n'importe lequel, depuis le compartiment électronique. Ils ajoutent que les Russes auraient dû trouver un moyen d'avoir accès aux données Inmarsat afin de les falsifier elles aussi. Pour beaucoup, la théorie de Wise n'est donc pas scientifiquement valable.

⁴ Chaîne YouTube de Zaharie Ahmad Shah. <https://www.youtube.com/@catalinapby1/featured>

⁵ Wise, Jeff. « Finding MH370 ». *Planning the Hack*, épisode 8, saison 2, 12 juillet 2024. Disponible sur Spotify <https://open.spotify.com/show/6JyFlxPVfImPQj3vr4gOAJ?si=6dea9e63cac844e1>

⁶ Malkinson, Louise (réalisatrice). *MH370 : L'avion disparu*. Film documentaire Netflix, 8 mars 2023.

⁷ Nations Unies (service UN News). *La Russie responsable de la destruction du vol MH17, selon une agence de l'ONU*. ONU Info version française, 13 mai 2025. <https://news.un.org/fr/story/2025/05/1155496>

Certaines personnes, dont un dénommé Chris Goodfellow, un pilote retraité, se sont aussi questionnés sur l'hypothèse d'un malheureux incendie dans le cockpit : d'après eux, le feu aurait pu directement déconnecter les systèmes de communications. Par la suite, faute d'oxygène, le feu se serait heureusement éteint et le commandant aurait pris la décision de changer de cap pour essayer de faire atterrir l'avion, en urgence d'où le demi-tour. Malheureusement, les 239 passagers auraient perdu connaissance avant et l'avion, en pilote automatique, aurait continué sa route jusqu'à épuisement de son carburant avant de s'écraser dans l'Océan Indien.⁸

Selon des experts en aéronautiques, il aurait fallu que l'incendie soit d'une très grande ampleur pour pouvoir déconnecter les systèmes de communications. Or, un incendie d'une telle vigueur n'aurait pas permis au MH370 de voler aussi longtemps après sa déconnexion jusqu'à l'Océan Indien. De plus, cette hypothèse ne semble pas prendre en compte certaines données techniques importantes sur le vol dont celles d'Inmarsat. Cette hypothèse reste ainsi pour le moment au simple stade de spéculation et ne peut être considérée comme probable ou valide.

Pour Ghyslain Wattrelos, ce sont les États-Unis qui sont impliqués et il en est certain. Wattrelos a toujours affirmé qu'il y avait une grosse zone d'ombre, une « omerta »⁹ comme il le dit à plusieurs reprises dans son livre, autour de l'implication américaine dans cette affaire. Il est persuadé qu'on lui ment, que des dizaines de personnes sont au courant de la vérité, incluant des membres du gouvernement français. Pour appuyer son hypothèse, le premier point sur lequel Ghyslain Wattrelos attire l'attention du public est l'implication immédiate du FBI, et ce dès les premiers jours qui suivent la disparition du MH370. En effet, le FBI se rend à Kuala Lumpur, mène l'enquête avec les Malaisiens, perquisitionne chez le pilote, analyse le simulateur de vol de ce dernier et ne verse jamais aucun rapport à l'enquête officielle, il conclut juste que rien de suspect ou incriminant y a été retrouvé. C'est seulement en juillet 2016 que le grand public apprend à travers des documents divulgués par le New York Magazine que l'enquête malaisienne y cite une analyse du FBI rapportant que des données ont pu être récupérées sur le simulateur du pilote, dont cette fameuse simulation de vol en plein milieu de l'Océan Indien déjà mentionnée plus haut.¹⁰

Selon lui, il existe deux versions probables concernant la disparition de l'appareil. Tout d'abord, il avance le fait que l'avion soit réellement tombé à l'endroit où il a été perdu et ce, pour des raisons militaires : le MH370 aurait pu être abattu pour arrêter un terroriste qui aurait pris le contrôle de l'appareil avec l'intention de s'écraser sur une base militaire américaine. De plus, le témoignage d'habitants des Îles Maldives va dans ce sens. Le 8 mars 2014, ils auraient aperçu un avion pouvant correspondre au MH370 qui volait à basse altitude, avec les couleurs de la compagnie, et qui serait allé en direction de la base américaine de Diego Garcia.

De son côté dans son document scientifique, Vincent Lyne mentionne l'hypothèse officielle adoptée par le gouvernement malaisien, qui pour rappel est que quelle que soit la raison du demi-tour réalisé par le MH370, ce dernier n'aurait pas eu assez de carburant pour atterrir ou que ce soit et que donc il s'est sans doute écrasé et que ses passagers sont probablement décédés comme étant « une fausse hypothèse officielle » : pour lui, cette hypothèse officielle est scientifiquement fausse et défie même les lois de la physique.

Lyne croit fermement en l'hypothèse d'une descente contrôlée vers l'Est jusqu'à cette fameuse localisation qu'il nomme le « PL Hole ». Pour légitimer son hypothèse, il se base sur plusieurs preuves et études qu'il a réalisées au fil des années : premièrement, selon lui, ses analyses montrent que l'avion n'aurait pas pu être à court de carburant en plein milieu de l'Océan Indien, limitant donc les chances que l'appareil ait pu plonger à grande vitesse dans ce dernier. Selon lui également, l'enquête détaillée menée par un expert en aviation Canadien, Larry Vance qu'il mentionne dans ses documents, suggère qu'il y aurait eu un atterrissage contrôlé réalisé de la part du pilote. Pour Lyne c'est totalement incompatible avec une plongée à grande vitesse qui aurait encore fait exploser l'avion en morceaux en un instant.

Vincent Lyne précise également que la pièce retrouvée le 29 juillet 2015 sur une plage de La Réunion par un marcheur, un morceau d'aile plus précisément un flaperon c'est-à-dire un dispositif aérodynamique situé sur une partie de la voilure de l'appareil utilisé pour améliorer les performances de l'avion à haute vitesse ainsi

⁸ Zurcher, Anthony. *An MH370 theory that was simple, compelling and wrong*. BBC News, 19 mars 2025. <https://www.bbc.com/news/blogs-echochambers-26640114>

⁹ Silence gardé sur un sujet compromettant ou tabou

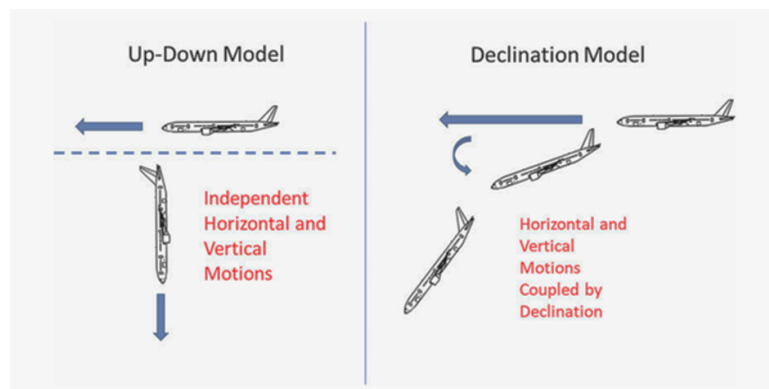
¹⁰ Fouquet, Claude. *Vol MH370 : le FBI n'aurait rien trouvé de suspect dans le simulateur de vol du pilote*. LesEchos, 3 avril 2014. <https://www.lesechos.fr/2014/04/vol-mh370-le-fbi-naurait-rien-trouve-de-suspect-dans-le-simulateur-de-vol-du-pilote-300192>

que sa portance notamment pendant l'atterrissage ou le passage de zones de turbulence, provenait avec certitude d'un Boeing 777 de Malaysia Airlines. Selon Lyne, l'état du flaperon retrouvé est particulièrement significatif : celui-ci n'était pas en position complètement rétractée et ne présentait pas de signes caractéristiques d'un impact à très grande vitesse avec l'Océan. Il soutient qu'en cas de crash brutal et vertical à vitesse élevée un tel composant aurait probablement été soit totalement rétracté, soit gravement fragmenté. D'après lui, l'état de cette pièce suggérerait donc que l'avion aurait effectué une descente contrôlée avant l'impact. Par ailleurs, plusieurs autres débris attribués au MH370 ont été retrouvés entre 2015 et 2016 sur les côtes de l'Océan Indien du Sud-Ouest, en Afrique de l'Est et à Madagascar. Leur dispersion géographique est cohérente avec les simulations d'un impact situé dans le Sud de l'Océan Indien.

4. ENQUÊTE PERSONNELLE ET RÉSULTAT :

Une grande partie de notre enquête a pu voir le jour grâce à un échange par e-mail avec Vincent Lyne, chercheur à l'Université de Tasmanie en Australie. Au total nous lui avons posé treize questions¹¹ diverses et variées, certaines plus centrées sur l'affaire du MH370 en elle-même, d'autres plus personnelles afin d'avoir son ressenti en tant qu'expert sur le sujet. Nous n'avons malheureusement pas eu de réponses à toutes ces questions mais Vincent Lyne nous a très gentiment joint des liens de documents de recherches qu'il a rédigés au fil des années, une vraie mine d'or pour nous aiguiller dans nos recherches et comprendre plus en détail sa thèse suivante : il assure avoir trouvé la localisation précise de l'endroit où le vol MH370 pourrait avoir terminé sa course. Selon lui, cette localisation est un trou de 6 000 mètres de profondeur se situant dans l'Océan Indien à proximité de Broken Ridge, un plateau océanique. Après avoir défini cette zone, Lyne a demandé aux autorités compétentes, c'est-à-dire à des agences de recherche et de sauvetage telles que la Malaysian Maritime Enforcement Agency et l'Australian Transport Safety Bureau, d'examiner ce périmètre en priorité absolue.

Ce schéma¹² ci-dessous, tiré de l'un de ses documents de recherches, nous montre plus précisément la différence entre le « Up-Down » modèle, à savoir le modèle privilégié lors d'hypothèses comme celle sur le possible incendie, et le « Declination » modèle qui est l'hypothèse privilégiée par Lyne en lien avec un acte volontaire du commandant Zaharie. Cela nous a permis de mieux visualiser et comprendre sa thèse ainsi que ses arguments. Il faut également bien comprendre que pour le premier modèle, la descente dans l'Océan Indien n'est absolument pas contrôlée et se fait à pleine vitesse. Pour le second modèle, la descente est bien plus contrôlée par le pilote et se fait à une vitesse bien moins importante que pour le premier modèle.



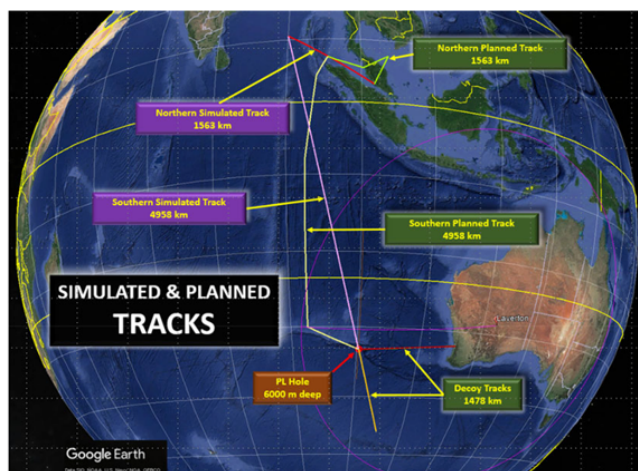
Ce second schéma¹³, toujours tiré du même document, nous permet de mieux visualiser la zone identifiée par Lyne comme étant l'endroit où aurait pu disparaître le MH370 ainsi que le trajet parcouru par l'appareil. Tout d'abord, le trait vert ci-dessous représente le trajet effectivement parcouru par le MH370, un trajet pour lequel nous avons réellement des traces. La partie droite de ce trait représente la partie du trajet effectué par

¹¹ Questions en anglais et en français dans la rubrique n°6

¹² Lyne, Vincent. *Final Two MH370 communications suggest controlled eastward descent*. Document de recherche extrait de The Journal of Navigation, Vol. 77, N2, Mars 2024, pages 201-218. Maison d'édition universitaire Cambridge University Press, publication en ligne le 3 décembre 2024. <https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/3B8A244FB86B058D36A406BE6EB17345/S0373463324000262a.pdf/div-class-title-final-two-mh370-communications-suggest-controlled-eastward-descent-div.pdf>

¹³ Ibid

l'avion qui était prévu dans son itinéraire de départ. Le trajet imaginé par Vincent Lyne lui, est représenté par le trait violet et avant par le trait rouge. Le trait jaune représente l'hypothèse officielle du trajet effectué par le MH370. Enfin le « PL Hole » représenté par le point rouge est l'endroit où, selon Lyne, l'appareil se serait écrasé.



Après la lecture de ce document, et grâce à la réponse de Vincent Lyne, ce dernier a pu nous apporter de nouvelles précisions sur trois points : premièrement, il se dit absolument sûr de la localisation qu'il a trouvée, elle a été confirmée par une dizaine de publications, y compris une évaluée par des pairs. Deuxièmement, selon lui, les autres localisations proposées par des soi-disant scientifiques ou des personnalités officielles sont erronées d'un point de vue scientifique. Enfin, il pense sincèrement que la Chine a trouvé le MH370 mais que pour diverses raisons, le gouvernement chinois ne l'a pas publiquement annoncé¹⁴.

Cette hypothèse concernant la Chine est revenue de nombreuses fois comme l'une des plus probables. Malheureusement, la Chine est un pays très secret qui ne nous permet pas, à notre niveau, de trouver plus d'informations que celles que nous possédons déjà et qui sont très limitées. Nous avons quand même décidé de mentionner cette hypothèse brièvement même si nos recherches n'ont pas abouti : d'après ce qui est dit, le MH370 transportait à son bord une cargaison inconnue à destination du gouvernement chinois qui n'aurait pas dû se trouver à cet endroit. Suite à cette découverte de dernière minute, la Chine aurait décidé de prendre une mesure drastique afin de récupérer cette fameuse cargaison. Cette hypothèse peut souvent être reliée à celle mettant en cause les États-Unis mais sans réelle source fiable.

L'autre partie de notre enquête personnelle se base aussi énormément sur le livre de Ghyslain Wattrélos, *Vol MH370 Une vie détournée*. Dans son livre, Wattrélos évoque principalement l'implication des États-Unis dans la disparition du MH370.

La première hypothèse est celle de la désintégration en plein vol de l'appareil : cette hypothèse est appuyée par des traînées de carburant qui auraient été aperçues dans le Golfe de Thaïlande. Malheureusement, nous n'avons pas réussi à trouver plus d'informations et de détails sur cette théorie dans le temps qui nous était imparti, c'est pourquoi nous suspendons notre jugement sur celle-ci.

La deuxième hypothèse développée est celle d'un détournement de l'avion, avec un arrêt intentionnel des transpondeurs. Dans ce scénario, il n'est pas exclu que l'itinéraire ait été modifié depuis l'extérieur de l'avion alors que celui-ci était en vol. Lors d'un échange avec un spécialiste de l'aviation, Jean-Luc Marchand, ancien contrôleur aérien et expert en sécurité aérienne, Ghyslain Wattrélos a appris qu'il serait théoriquement possible qu'un superordinateur introduise un nouvel itinéraire dans l'ordinateur de bord, accessible dans le cockpit, et le valide à distance. Cependant, Jean-Luc Marchand a précisé n'avoir jamais observé un tel cas dans la réalité, et a estimé qu'un tel événement serait très surprenant, voire improbable.

La troisième hypothèse brièvement mentionnée serait qu'il y ait eu un problème électrique à bord de l'appareil mais cette hypothèse semble en réalité peu probable puisque si il y avait eu un problème électrique, des batteries de secours auraient permis de conserver quelques systèmes de transmission ce qui n'était définitivement pas le cas dans cette affaire.

¹⁴ Réponse de Vincent Lyne suite à notre mail

La dernière hypothèse que Wattlelos mentionne stipule que les passagers auraient pu être retenus prisonniers. Ghyslain Wattlelos aurait en effet été contacté par un homme français retraité et basé en Thaïlande lui expliquant cette hypothèse qu'il tenait apparemment de son beau-fils, travaillant comme douanier sur une des frontières entre la Thaïlande et le Myanmar ; « Le soir du 10 mars 2014, vers 23 heures, il a vu deux bus, remplis de passagers non identifiés. Il y avait beaucoup de Chinois, lourdement escortés par des hommes armés. Mon beau-fils a voulu prendre une photo. Il s'est fait casser son appareil par l'escorte. » Quelqu'un travaillant avec Ghyslain sur le dossier lui a ensuite conseillé d'oublier cet homme le soupçonnant de travailler avec des ravisseurs. Par conséquent, cette hypothèse n'ira pas plus loin.

Enfin, certaines personnes dont Ghyslain Wattlelos pensent effectivement que l'avion aurait pu être abattu par les Américains et en voici les raisons : tout d'abord, l'avion aurait pu être abattu de manière intentionnelle afin d'éviter à la Chine de récupérer des informations classées confidentielles. En effet, des ingénieurs voyageant à bord et dont l'identité est inconnue auraient eu en leur possession dans le cadre de leur travail ces informations concernant des technologies de pointe. La Chine aurait quand même souhaité les récupérer de manière discrète durant les 5 heures et 34 minutes de vol du MH370. Cependant, cette information aurait été remontée aux autorités militaires américaines qui auraient pris la malheureuse décision de faire disparaître l'avion afin d'éviter une possible fuite.

La seconde raison est qu'après avoir été possiblement détourné, l'avion se serait approché trop près de la base navale américaine de Diego Garcia en allant vers le Sud. Les États-Unis ne pouvant pas identifier l'avion, les directives militaires concernant un avion inconnu, plus communément appelé un « avion fantôme » s'approchant trop près d'une base militaire quelle qu'elle soit, auraient été enclenchées : il faut l'abattre. Malheureusement, la confirmation d'une telle information ne risque pas d'être dévoilée de si tôt pour des raisons principalement diplomatique et géopolitique.

5. CONCLUSION :

L'affaire du vol MH370 de Malaysia Airlines est selon nous le plus grand mystère de l'aviation moderne. C'est un sujet complexe qui a été très fortement médiatisé dès ses débuts. Des milliers de personnes à travers le monde s'y sont intéressées, et encore aujourd'hui après 11 ans, le mystère plane toujours. Il est possible de trouver des centaines d'articles de presse sur Internet parlant du MH370 ainsi que des dizaines d'experts ou amateurs qui souhaitent résoudre ce mystère comme les collectifs Tomnod et the Independent Group, dont Jeff Wise est membre, il faut donc veiller à bien croiser les sources choisies ainsi qu'à confronter ces dernières à leurs limites pour en tirer les meilleures informations. Beaucoup de scientifiques, de sociétés et d'entreprises ainsi que des gouvernements sont accusés de mentir ou de ne pas dévoiler toute la vérité voire même de ne pas avoir donné le maximum pour les recherches (mauvaise zone de recherche selon certaines hypothèses, notamment celles ayant pris en compte les courants marins qui auraient pu faire dévier les restes de l'appareil). C'est par exemple le cas du gouvernement américain, australien et malaisien mais également de la société britannique Inmarsat.

Par ailleurs, nous savons que c'était ambitieux de choisir ce sujet, qui n'a étonnamment jamais été choisi pour ce cours. En revanche, il est possible d'aller encore plus loin dans les recherches que ce que nous avons fait, l'iceberg du MH370 est infiniment plus profond que ça et nous espérons que notre travail serve de bonne base à ceux qui souhaitent s'aventurer encore plus dans cette affaire.

Malheureusement pour nous, notre travail ne peut cependant pas permettre d'améliorer une quelconque page Wikipédia sur le sujet : c'est des pages qui sont déjà extrêmement riches d'informations et qui sont mises à jour très régulièrement depuis 2014. Il faut cependant bien y faire le tri pour éviter de se sentir submergé par toutes les informations que l'on peut emmagasiner.

Pour finir, deux hypothèses semblent sortir du lot même s'il nous est impossible de savoir avec certitude ce qui est réellement arrivé à cet avion : l'hypothèse du chercheur Australien Vincent Lyne et l'hypothèse que l'avion aurait pu selon être abattu par les Américains. Ces hypothèses sont probablement celles qui souffrent le moins de contradictions.

6. NOS QUESTIONS ET LA RÉPONSE DE VINCENT LYNE :

1.

EN: What was the evaluation process to publish your research in the Journal of Navigation for Cambridge University Press, and has any independent party verified your findings? If so, who?

FR : *Quel a été le processus d'évaluation pour publier votre recherche dans le Journal of Navigation de Cambridge University Press, et une tierce partie indépendante a-t-elle vérifié vos conclusions ? Si oui, laquelle ?*

2.

EN: How did you manage to find what you call the “PL Hole” and how precise do you think this location is? Moreover, this site is in very deep and rugged terrain. If a search were to be launched or had already been conducted, what technologies would be or would have been best suited to scan this area, and why?

FR : *Comment avez-vous réussi à localiser ce que vous appelez le « PL Hole » et quelle précision pensez-vous que cette localisation ait ? De plus, ce site se trouve sur un terrain très profond et accidenté. Si une recherche devait être lancée ou avait déjà été effectuée, quelles technologies seraient ou auraient été les mieux adaptées pour explorer cette zone, et pourquoi ?*

3.

EN: You asked authorities to search as a top priority the zone you think could be the location of the plane's remains. What would it take to organize a search mission at your proposed location? Did they listen to you and search in that area? If so, did they find anything? If not, do you consider doing it yourself with support?

FR : *Vous avez demandé aux autorités de rechercher en priorité absolue dans la zone que vous pensez être celle où se trouvent les restes de l'avion. Que faudrait-il faire pour organiser une mission de recherche à l'endroit que vous proposez ? Les autorités ont-elles écouté et recherché dans cette zone ? Si oui, y ont-elles trouvé quelque chose ? Sinon, envisagez-vous de le faire vous-même avec un soutien ?*

4.

EN: According to you, what exactly happened on board that caused this accident?

FR : *Selon vous, que s'est-il vraiment passé à bord pour provoquer cet accident ?*

5.

EN: You think this accident was caused by an emergency landing into the ocean, what do you think was the cause of this forced maneuver?

FR : *Vous pensez que l'accident a été causé par un atterrissage d'urgence dans l'océan, quelle en serait, selon vous, la cause ?*

6.

EN: You have mentioned the possibility of an intentional maneuver by Captain Zaharie Ahmad Shah. Why do you think this is possible, and is there anything in the Captain's known background or the plane's preparation that you find relevant to your hypothesis?

FR : *Vous avez évoqué la possibilité d'une manœuvre intentionnelle du capitaine Zaharie Ahmad Shah. Pourquoi pensez-vous que cela soit possible et y a-t-il des éléments dans le parcours connu du capitaine ou dans la préparation de l'avion que vous jugez pertinents pour votre hypothèse ?*

7.

EN: Many people, such as Ghyslain Wattralos, who lost his wife and children in this accident, think the Malaysian Government is hiding parts of the truth from the public. Do you think the Malaysian Government is not telling the full truth and might know what really happened to flight MH370?

FR : *De nombreuses personnes, comme Ghyslain Wattralos, qui a perdu sa femme et ses enfants dans l'accident, pensent que le gouvernement malaisien cache des éléments de la vérité au grand public. Pensez-vous que le gouvernement malaisien ne dit pas toute la vérité et pourrait savoir ce qui est réellement arrivé au vol MH370 ?*

8.

EN: Have you been in contact with any other victims' families? If so, how has that impacted your determination or perspective on your work?

FR : *Avez-vous été en contact avec d'autres familles de victimes ? Si oui, comment cela a-t-il influencé votre détermination ou votre perspective sur votre travail ?*

9.

EN: In your research document, you say that some official hypotheses are false and even “defy the laws of physics and, in some cases, common sense.” Do you think the authorities could have done better in finding

the rest of the plane, or even that they consciously searched the wrong areas? What led you to initially believe the official search area was incorrect? Which specific data prompted you to start your own investigation?

FR : Dans votre document de recherche, vous indiquez que certaines hypothèses officielles sont fausses et « contredisent même les lois de la physique et, dans certains cas, le bon sens ». Pensez-vous que les autorités auraient pu faire mieux pour retrouver le reste de l'avion, ou même qu'elles ont consciemment cherché dans les mauvaises zones ? Qu'est-ce qui vous a initialement conduit à penser que la zone de recherche officielle était incorrecte ? Quelles données spécifiques vous ont poussé à lancer votre propre enquête ?

10.

EN: Why exactly do you think the "Up-Down" model cannot be true?

FR : Pourquoi pensez-vous que le modèle « Up-Down » ne peut pas être valide ?

11.

EN: What do you think is the reason why the plane went to the south and did not follow its original course?

FR : Selon vous, pourquoi l'avion s'est-il dirigé vers le sud au lieu de suivre sa trajectoire initiale ?

12.

EN: According to you, why did the authorities find so few pieces from the plane?

FR : Selon vous, pourquoi les autorités ont-elles retrouvé si peu de débris de l'avion ?

13.

EN: How did you manage to find the evidence against a high speed crash and the evidence for controlled eastward descent that you cite in your research document?

FR : Comment avez-vous réussi à trouver des preuves contre un crash à haute vitesse et des preuves en faveur d'une descente contrôlée vers l'est que vous citez dans votre document de recherche ?

14.

EN: What has been the most challenging part of pursuing this investigation independently, outside of the official agencies?

FR : Quelle a été la partie la plus difficile pour mener cette enquête de manière indépendante, en dehors des agences officielles ?

15.

EN: Over the years, how has your work evolved? After four years, would you add or remove anything from it?

FR : Au fil des ans, comment votre travail a-t-il évolué ? Après quatre ans, y ajouteriez-vous ou y retireriez-vous quelque chose ?

"Dear Gabin and Léane,

You have a lot of questions and I am very busy so unfortunately I do not have the time to answer all of them. In any case, many questions will be answered if you care to read the many articles I have published on MH370. I can only give you the same response as I have given others such as a journalist who wanted to publish an article - the response is below. Take the time to read and take the time to think clearly. Best of luck with your study.

Cheers, Vincent

Hello Andrew,

That's an impossible task your Editor has presented you!

Three things I will say to you as a summary: 1. As a very experienced scientist I am absolutely sure about the location I came up with as it backed up by a dozen or so publications including one of the very few peer-reviewed publications - in a Cambridge University Press journal - the same journal that Inmarsat published their ground-breaking discovery of the satellite pings that led to the so-called seven arcs; 2. All other locations proposed by officials and other "scientists" are not only incorrect but their science is riddled with errors; 3. I am highly confident that China has found MH370 but for some reason have not disclosed this information publicly.

Ok, if you want to publish the story, read the dozen or so articles on MH370 in my Researchgate site:

<https://www.researchgate.net/profile/Vincent-Lyne>

Then read ALL the articles AND the Comments on MH370 articles on my LinkedIn site:
<https://au.linkedin.com/in/vincent-lyne-7149a548>

When you have finished those articles, you will be one of a very few who will be able to understand the 3 conclusions above.”

7. BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE :

Wattrelos, Ghyslain avec Gaëlle Legenne. *Vol MH370 Une vie détournée*. Flammarion, 2018.
<https://editions.flammarion.com/vol-mh370/9782081422230>

Lyne, Vincent. *Final Two MH370 communications suggest controlled eastward descent*. Document de recherche extrait de The Journal of Navigation, Vol. 77, N2, Mars 2024, pages 201-218. Maison d’édition universitaire Cambridge University Press, publication en ligne le 3 décembre 2024.
<https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/3B8A244FB86B058D36A406BE6EB17345/S0373463324000262a.pdf/div-class-title-final-two-mh370-communications-suggest-controlled-eastward-descent-div.pdf>

Lyne, Vincent. *MH370 Flying In The Clouds*. Institute for Marine and Antarctic Studies (IMAS), University of Tasmania, février 2024. Disponible sur ResearchGate.
https://www.researchgate.net/publication/378158549_MH370_Flying_In_The_Clouds

Ng, Kelly. *Search for long-missing Malaysia Airlines flight MH370 to resume*. BBC News, 3 décembre 2025.
<https://www.bbc.com/news/articles/cy7v077dm0po>

Agence Télégraphique Suisse (ATS). *Un chercheur affirme avoir localisé l’épave du MH370*. Blick, 29 août 2024.
<https://www.blick.ch/fr/monde/une-cachette-parfaite-un-chercheur-affirme-avoir-localise-lepave-du-vol-mh370-id20085528.html>

Wikipédia *Vol Malaysia Airlines 370*. Encyclopédie collaborative en ligne, version française, dernière mise à jour en décembre 2025.
https://fr.wikipedia.org/wiki/Vol_Malaysia_Airlines_370

Wikipédia. *Malaysia Airlines Flight 370*. Encyclopédie collaborative en ligne, version anglaise, dernière mise à jour en décembre 2025.
https://en.wikipedia.org/wiki/Malaysia_Airlines_Flight_370

Legend. *Malaysia Airlines : Il perd sa famille dans le plus grand mystère de l’histoire de l’aviation (MH370)* [vidéo en ligne]. YouTube, 11 mars 2025.
<https://www.youtube.com/watch?v=lxnsnRHJMd4>

Air TV 100% aviation. *Disparition du MH370 et si on nous avait menti ? Crash aérien documentaire complet GPN* [vidéo en ligne]. YouTube, 3 décembre 2022.
<https://www.youtube.com/watch?v=D9iCwbCClZy&t=522s>

Neoxi. *Vol MH370 : Que s'est-il vraiment passé?* [vidéo en ligne]. YouTube, 27 août 2024.
<https://www.youtube.com/watch?v=OSdQGKTwo3s&t=709s>

8. AUTO ÉVALUATION :

Capacité à cerner votre question de recherche et les différentes hypothèses (3 points) : 2/3

L'affaire du MH370 est un très gros sujet passionnant, il était facile de trouver des dizaines d'hypothèses à utiliser pour nos recherches. Cependant, le plus dur a été de formuler une bonne question nous permettant d'englober le plus de choses possibles sans faire d'omission qui s'avérerait bien plus importante qu'autre chose. Le choix de nos hypothèses a été de les présenter de manière chronologique afin d'illustrer leur évolution et enfin mettre en lumière les deux plus importantes ; l'intervention des Américains selon Ghyslain Wattrélos et l'hypothèse développée par Vincent Lyne. Celle concernant un acte délibéré du commandant Zaharie, qui après 11 ans est toujours suspecté, reste elle aussi très discutée.

Méthode d'enquête (où avez-vous cherché et comment), et capacité à trouver les informations contradictoires (3 points) : 2/3

Le point de départ de notre enquête a été tout d'abord de lire la page Wikipédia sur l'affaire du MH370. Nous en avons tiré diverses ressources qui nous ont permis d'avoir une vue globale sur cette enquête. Par la suite, nous avons décidé de recentrer nos recherches sur quelque chose de plus concret, c'est ainsi que nous avons choisi d'utiliser le livre de Ghyslain Wattrélos. Nous voulions au début essayer de le contacter mais après réflexion nous avons décidé de le laisser tranquille, sachant tout ce qu'il a traversé après avoir lu son livre, c'est un choix qui peut ne pas être compris mais nous avons considéré que le réinterroger sur un sujet qu'il a déjà abondamment traité n'aurait pas apporté de valeur ajoutée significative dans le cadre de notre travail. Vincent Lyne a été une évidence par la suite : la confiance qu'il dégage en expliquant sa thèse nous a confirmé qu'il était la bonne personne pour nous aider même s'il n'a pas pu répondre à toutes nos questions. Ses nombreux travaux nous ont vraiment aidé à rédiger notre projet final et à nous permettre de trouver des contradictions pour certaines théories, voire à légitimer d'autres un peu plus.

Capacité à vous servir des travaux antérieurs (3 points) : 3/3

Malheureusement il n'y avait pas de dossier existant traitant de ce sujet, malgré tout, nous nous sommes inspirés des méthodes de recherches de dossiers traitant eux aussi de gros sujets comme Pont-Saint-Esprit afin de comprendre comment les autres avaient pu se concentrer sur certains points et théories sans trop s'éparpiller. Le vrai challenge de notre sujet était d'éviter de trop en dire sans approfondir les hypothèses que nous allions relater par la suite.

Conclusion (en lien avec ce que vous avez trouvé) (3 points) : 2,5/3

Notre conclusion est vraiment la partie de notre projet la plus complète, elle résume bien les deux théories qui selon nous sont les plus envisageables. Il ne faut pas oublier que malgré tout, ces théories restent au stade de thèses car sans réelles explications plus détaillées ou de réponses concrètes sur ce qu'il s'est passé dans la nuit du 8 mars 2014, aucune d'elles ne peut réellement être désignée comme la bonne théorie expliquant cette malheureuse tragédie.

L'orthographe, la qualité de la bibliographie, le non-plagiat (3 points) : 2,5/3

Nous avons tous les deux relus à plusieurs reprises notre travail, chacun ayant une attention particulière pour ce que l'autre avait rédigé car des fautes peuvent très vite se glisser entre les lignes quand nous nous relisons nous-même. Pour la bibliographie nous avons utilisé le modèle type qui est utilisé pour des rédactions en anglais, c'est celui qui d'après nous rend le mieux, en faisant bien attention à n'oublier aucune source et en ayant plusieurs notes de bas de pages qui renvoient à des sources que nous avons utilisées

comme secondaires. Enfin, tout notre sujet a été rédigé par nos propres soins, aucune IA n'a été utilisée et aucune reproduction sans accord n'a été faite.

Respect des consignes données (3 points) : **2,75/3**

D'après nous, nous estimons avoir fait de notre mieux pour respecter les consignes données. Malgré tout, nous savons que certains points peuvent être encore améliorés si nous avions eu la possibilité de continuer nos recherches. Nous espérons avoir pu apporter un nouveau point de vue sur cette affaire grâce aux théories que nous avons mises en lumière et que de nouvelles personnes pourraient s'intéresser dans le futur au MH370.

Capacité à s'auto-critiquer (3 points) : **2/3**

Nous pensons avoir réussi à rester objectifs face à notre travail mais il est vrai que l'on souhaite toujours valoriser un peu plus le résultat de plusieurs heures et jours de travail à son maximum. Cependant, nous savons que notre rendu final est encore incomplet, que plein de choses peuvent être ajoutées mais le sujet à traiter est beaucoup trop vaste pour être résumé en moins de dix pages, surtout pour une première fois. Nous voulons surtout que notre travail, comme nous l'avons dit dans notre conclusion, serve de point de départ à ceux qui choisiront l'affaire du MH370 de Malaysia Airlines comme sujet afin qu'ils puissent l'améliorer et le compléter le plus possible. Ainsi, selon nous, une note de 16,75/20 nous semble plutôt juste et conviendrait très bien par rapport aux critères d'évaluation qui nous ont été présentés.

Pourcentage de travail réalisé par Gabin : 50%

Pourcentage de travail réalisé par Léane : 50%