



Investigación del desastre del Boeing MH17 : El avión fue derribado por un caza ucranio

Por: [Matt H.](#)

Globalización, 15 de septiembre 2014

pravda.ru

El experto militar rumano, piloto y excomandante adjunto del aeropuerto militar Otopeni, Valentin Vasilescu, comentó sobre el informe de la investigación de las razones de la caída del Boeing 777 en Ucrania.

1. “Las imágenes disponibles muestran que las piezas de los restos del avión fueron perforadas en numerosas partes. El modelo del daño del fuselaje del avión y de la cabina es consistente con lo que se podría esperar de una gran cantidad de objetos de alta energía que penetraron el avión desde el exterior.”

Vasilescu: “Los MiG-29 del ejército ucranio están armados con el cañón de 30 milímetros GSh-301, que dispara 1.500 proyectiles por minuto. El cañón estaba cargado con 150 proyectiles que contienen una aleación de tungsteno. Esos proyectiles pasan a través de los objetivos, dejando rastros de una forma perfectamente circular. No estallan dentro de la cabina, no son incendiarios, pero pueden matar a la tripulación y destruir la cabina, lo que puede ser visto en la presencia de agujeros con bordes que se abren hacia afuera en el tabique opuesto”. En los cartuchos de cinta para el cañón de 30 milímetros GSh-301 se insertan también unos pocos obuses explosivos-incendiarios, que estallan dentro de la cabina, produciendo fragmentos con grandes velocidades que salen del fuselaje del avión en el área de la cabina, como metralla producida por la detonación de la ojiva de un misil tierra-aire. Los disparos fueron hechos por un piloto de caza experimentado, quien apuntó solo a la cabina. Esto es demostrado por el hecho de que la sección de fuselaje posterior de la cabina permaneció intacta. No hubo agujeros que podrían haber sido causados por metralla.

2. “El Boeing 777-200 se rompió en el aire probablemente como resultado de daño estructural causado por una gran cantidad de objetos de alta energía que penetraron el avión desde el exterior... Los parámetros de los motores del avión eran consistentes con la operación normal durante el vuelo”.

Vasilescu: “El Boeing malayo MH-17 fue derribado por el cañón de un avión MiG-29, en lugar de un misil. En este caso los misiles aire-aire están equipados con buscadores de calor que apuntan a la parte más caliente del avión, es decir los motores. El Boeing derribado tenía la cabina destruida”. No hubo daños a los motores del Boeing hasta que las alas (donde están ubicados los motores) se estrellaron en el suelo. No hubo una gruesa columna o condensación blanca a una altura de diez kilómetros de la superficie, que debería haber sido causada por el lanzamiento de un misil aire-aire.

3. “Es probable que este daño haya resultado en una pérdida de integridad estructural del avión, llevando a una ruptura durante el vuelo”.

Vasilescu: “La muerte de la tripulación y la despresurización de la cabina hizo que el Boeing girara instantáneamente, y el avión se dividiera en piezas a una altura de dos mil metros. El avión, como lo muestran las cajas negras, colapsó en el aire, pero esto solo es posible en caso de un picado vertical desde la altura de diez mil pies, cuando se excede el máximo límite de velocidad. Si el avión gira, la tripulación es frecuentemente incapaz de controlarlo. También puede ocurrir una despresurización instantánea de la cabina”.

4. “La grabadora de voz de la cabina, y la grabadora de datos de vuelo y los datos del control de tráfico aéreo sugieren todos que el vuelo MH-17 procedió normalmente hasta 13:20:03 (UTC), después de lo cual terminó abruptamente... Una escucha completa de comunicaciones entre miembros de la tripulación en la cabina registrada en la grabadora de voz de la cabina no reveló señales de ninguna falla o situación de emergencia.”

Vasilescu: “Si un avión tan grande como el Boeing 777 de Malaysia Airlines hubiera sido alcanzado por un misil tierra-aire, la tripulación habría podido advertir a los servicios de control de tráfico de la situación a bordo. Pero no vemos nada semejante en los registros.” Además, el MH-17 volaba con rumbo 118°. El caza MiG-29 se acercaba con sus cañones en la dirección perpendicular al avión MH-17 ($118 + 90 = 208$). Esto corresponde a la dirección del sol a 16:21 hora local. Nadie en los medios ha mencionado una cosa básica relacionada con el Boeing 777. Los controles de vuelo del piloto son transmitidos a la cabina con circuitos eléctricos como en un vuelo controlado por ordenador. La tripulación no puede controlar el avión, en caso de destrucción de los elementos de transmisión que controlan el timón de dirección y el estabilizador, colocados ambos en la cola del avión. Un cortocircuito en el sistema eléctrico en la cabina, como resultado del fuego de cañón, discapacitó el transpondedor y la estación de radio.

En la conferencia de prensa del Ministro de Defensa de la Federación Rusa del 21 de julio de 2014, el Jefe del Estado Mayor General y el Jefe de la Fuerza Aérea, Teniente General

Andrey Kartoplov e Igor Makushev probaron la existencia de un avión ucranio que habría detenido el vuelo de Malaysia Airlines, tres minutos antes del accidente, estimando la distancia que lo separaba de MH-17 en 3-5 km.

Pero el Doc. 4444 (Reglas de Procedimientos Aéreos para Servicios de Navegación Aérea) emitido por la Organización Internacional de Aviación Civil, Artículo 7.4.4 indica que la mínima distancia permitida entre dos aviones se basa en su turbulencia. El Boeing 777 (peso 299.370 kg) pertenece a la categoría de avión pesado (H – Heavy). Entre esa categoría de aviones y un caza como el MiG-29 (peso 10-20 t), se requiere que los controladores de tráfico aéreo creen una distancia de por lo menos 9,3 km. ¿Fue un error o una acción deliberada de los controladores de tráfico aéreo de Ucrania posicionar el caza ucranio a 3 km de distancia del vuelo MH-17? Cuando el Boeing 777 fue derribado, se encontraba a 48 km del punto de navegación Tamak, en el proceso de transferir el control de vuelo de la región de control de Dnepropetrovsk (que es responsable por el espacio aéreo en Ucrania oriental) a la región de control de Rostov-na-Donu (el comienzo del espacio aéreo ruso).

El mismo Documento 4444, Capítulo 7.5 (transferencia de control por radar) obliga a agencias del control de tráfico aéreo civil y militar ucranio (ACT) a una distancia mínima que permite la separación de radar entre el vuelo MH-17 y el caza ucranio, lo suficiente para asegurar la transferencia segura del avión civil al ACT ruso. Según el Documento 4444, la

separación normal para aviones de la categoría H, seguida por el caza es por lo menos 11,1 km (fig. VI-VI-1A y 1B).

Los ucranios derribaron el avión, cuando el Boeing era trasferido por el ACT ucranio al ACT de los rusos.

Gracias a la evidencia presentada claramente, es posible que las autoridades civiles y militares ucranias estuvieran cooperando para derribar el Vuelo MH-17 desde un caza ucranio. ¿Por qué ocultan la ICAO y Eurocontrol esta flagrante violación de las reglas de navegación? Antes que el piloto del caza pudiera apuntar y abrir fuego hacia la sección de cabina del B-777, que es una sección de seis metros de largo, de una longitud total de 64,8 m, el B-777 debía entrar entero en la línea de vista del piloto del caza. El instrumento de avistamiento hace automáticamente cálculos que dan al piloto todos los parámetros necesarios para los proyectiles que alcanzaron el fuselaje del vuelo MH-17. La mejor manera de alcanzar la cabina era acercarse de modo casi perpendicular a la dirección del vuelo MH-17. En este caso el piloto del caza tenía las condiciones apropiadas para prepararse para disparar de la distancia de 900 m al B-777. Si la velocidad de aproximación del caza ucranio era de aproximadamente 280-300 metros por segundo, la repetición del ataque era imposible, y el piloto del caza ucranio tenía 3-4 segundos para todas esas maniobras. Esto podría ser el resultado de docenas de horas de entrenamiento en simuladores y condiciones de vuelo similares a aquellas existentes cuando el vuelo MH-17 fue derribado.

Fuente: <http://www.globalresearch.ca/mh17-boeing-crash-investigation-dsb-report-hides-truth-plane-shot-down-by-ukrainian-aircraft/5400725>

Traducido del inglés para Rebelión por Germán Leyens

La fuente original de este artículo es pravda.ru

Derechos de autor © Matt H., pravda.ru, 2014

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Matt H.](#)

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca