Mondialisation.ca
Centre de recherche sur la mondialisation

Catástrofe del Airbus 321 en el Sinaí: queda una sola hipótesis

Par Mondialisation.ca
Mondialisation.ca, 13 novembre 2015
reseauinternational.net

Los investigadores rusos han trasladado hasta Egipto un complejo equipamiento para realizar el análisis de los restos internos y externos del avión siniestrado. Ese equipamiento permite detectar e identificar los rastros de explosivo mediante el uso de un aerosol, cuyo nivel de sensibilidad es de hasta 20 nanogramos. Si en la solución del test aparecen tonos de matices pardo-violeta, hay rastros de TNT; si hay un precipitado naranja, se trata de Tetryl o de otro explosivo del grupo A (TNB, DNT, ácido pícrico, etc.). El sistema ruso consta de un conjunto de tests separados para los explosivos del grupo B. De esa manera, la aparición en la solución de un tono de color rosa indica la presencia de rastros de dinamita, nitroglicerina, RDX, PETN, SEMTEX o de nitrocelulosa. Si las reacciones químicas no identifican la presencia de explosivos del grupo A o B, el test verifica automáticamente si existen rastros de compuestos que contengan nitratos inorgánicos, cloro, bromo o peróxido, sustancias utilizadas en la preparación de explosivos de tipo artesanal (ANFO).



El diario egipcio *Almasry Alyum* publicó una declaración del equipo de investigadores que señala que no han encontrado rastros de explosivos ni en los restos del A321 ruso que se estrelló en la península del Sinaí ni en las muestras de tejidos recogidas de los cuerpos de las víctimas. Por consiguiente, la hipótesis divulgada por los funcionarios británicos que afirmaban que la caída del avión fue causada por la explosión de una bomba a bordo del aparato, hipótesis supuestamente derivada de la intercepción de una conversación entre dirigentes del Emirato Islámico, resulta falsa.

También se desmorona así la hipótesis de un ataque realizado con un misil tierra-aire o aire-aire ya que las ojivas de esos misiles contienen TNT, sustancia no hallada en los restos del avión. También hay que descartar la hipótesis de la explosión de un motor ya que los álabe o paletas de las turbinas del avión fueron halladas intactas [Ver imagen].

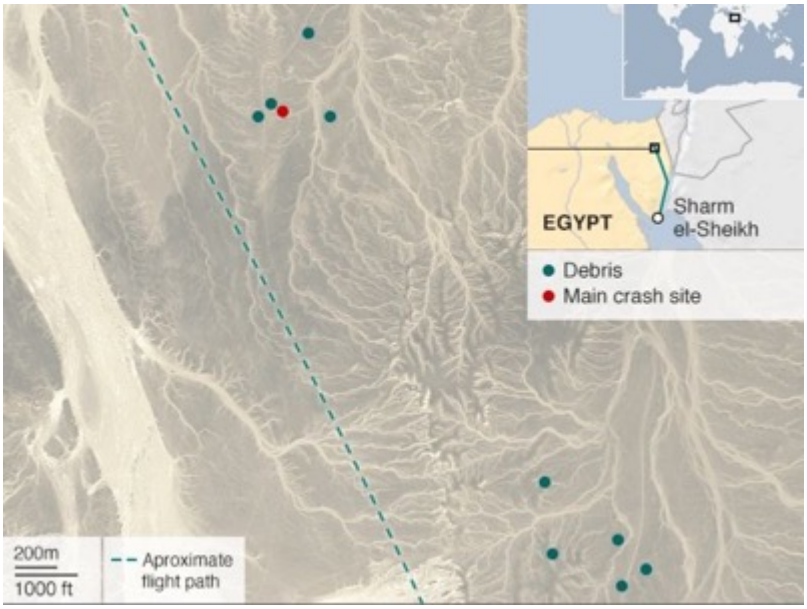


Lo mismo sucede con la hipótesis de la explosión de uno de los tanques de carburante ya que estos están situados en las alas del avión y la explosión de uno de ellos habría desprendido del fuselaje el ala afectada. Las dos alas del avión cayeron a tierra enteras, a pocos metros de la parte delantera del fuselaje y se!quemaron posteriormente, lo cual indica que no se desprendieron del fuselaje y que no hubo incendio en los tanques de carburante antes del contacto con el suelo.

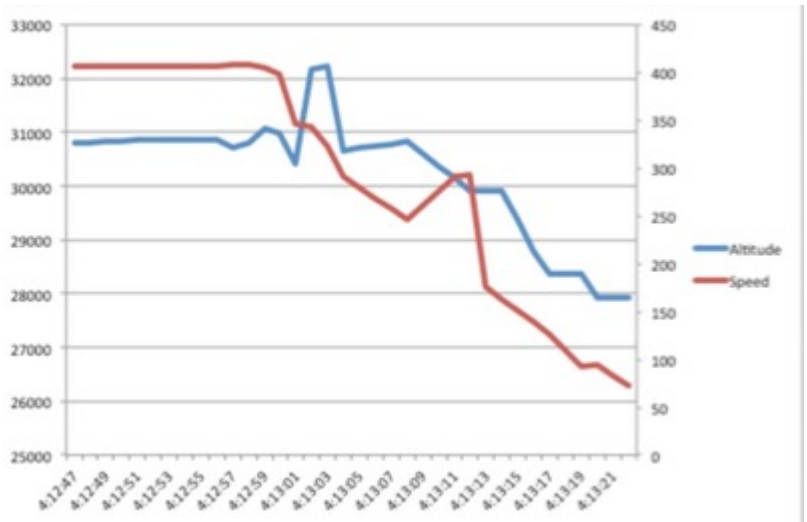


Por lo tanto, el mito fabricado por la televisión estadounidense NBC, según la cual el Pentágono declaró que un satélite militar estadounidense había detectado un flash de calor y de luz en el lugar y momento de la catástrofe resulta ser una mentira. A fin de cuentas, tanto el Emirato Islámico como cualquier otra organización terrorista se encuentran así exentos de responsabilidad en la catástrofe del Airbus A321 en el Sinaí, lo cual parece incomodar mucho a estadounidenses y británicos. ¿Por qué?

La despresurización del avión sigue siendo una hipótesis, pero únicamente como consecuencia de las maniobras caóticas del avión y no como una causa en sí misma. Como ya señalé en mi anterior artículo [1], los bruscos descensos y ascensos repetitivos, con sobrecargas positivas y negativas más allá de los límites normales para un avión de pasajeros, son lo que provocó la separación de los paneles de revestimientos, la torsión y dislocación de ciertos elementos de resistencia en la estructura del avión y la ruptura de conductos hidráulicos fijados a los paneles de revestimiento. En ausencia de presión hidráulica, la tripulación del avión no puede controlar la profundidad ni la dirección. El ruido anormal en la cabina, comprobado durante el análisis de la caja negra, indica probablemente la deshermetización, seguida de la dislocación de los pedazos del avión a una altitud de 5 000 o 6 000 metros, como lo confirma el impacto de los grandes fragmentos del avión en un área de más de 2 kilómetros en el sentido del vuelo.



Volvamos a las 06 horas con 12 minutos y 59 segundos, en el momento del accidente, para tratar de descifrar cada una de las fluctuaciones de los parámetros de vuelo. Es fundamental subrayar el hecho que el avión vuela en ese momento bajo el control del piloto automático. En un primer momento, tenemos un descenso de 3 segundos, con una pérdida de altitud de 150 metros, que provoca una sobrecarga negativa de 2g. Esa maniobra es demasiado brusca, con una sensación de «*bolsa de aire*», para que haya sido realizada por la tripulación.



La segunda maniobra es un reascenso del avión, que sube 800 metros en 2 o 3 segundos, provocando sobrecargas positivas de 5 a 6g, que sólo se realizan en los aviones de caza, durante los combates aéreos a corta distancia, y que provocan al piloto una pérdida de la visión, conocida como «*velo negro*» en la jerga de la aeronáutica. En mi opinion, es imposible que esa maniobra la haya realizado la tripulacion. Sólo pudo generarla un piloto automático defectuoso. Si los pilotos hubiesen estado al mando, después del primer descenso brutal del avión habrían recuperado altura poco a poco, primero horizontalmente, durante 8 o 10 segundos, para iniciar después un ascenso progresivo hasta recuperar la altitud de crucero.

La tercera maniobra fue pasar de un ascenso en ángulo de 40 o 50 grados en relación con el plano horizontal, a un ángulo de picada de 20 a 30 grados con una sobrecarga negativa de 4g y esa maniobra es imposible de ejecutar para la tripulación de un avión de pasajeros ya que todo el mundo se desmayaría con la aparición del «*velo rojo*». Los únicos momentos en que la tripulacion hubiese podido intervenir son los breves instantes de vuelo horizontal, de 5 segundos y 3 segundos, interrumpidos por otros movimientos descontrolados. En un funcionamiento normal, el centro aerodinámico del piloto automático no permite la realización de maniobras que provoquen sobrecargas cercanas a la ruptura de las estructuras, ni siquiera si el piloto [humano] tratara de hacerlas con los mandos. La causa de esas maniobras caóticas sólo puede ser, por consiguiente, resultado del mal funcionamiento del mecanismo del piloto automático.

Fuera de un mal funcionamiento del ordenador del piloto automático como resultado del desgaste, yo había explicado en un artículo anterior que era posible apoderarse del control del avión desde el exterior del mismo, gracias a una intrusión en el programa informático del piloto automático, ya sea mediante un programa introducido de antemano o a través de una transmisión desde tierra. Por una extraña «*coincidencia*», desde el primer segundo en que aparecieron las maniobras caóticas, tanto el transpondedor como la radio del avión cesaron de transmitir datos al control terrestre. [De haber seguido funcionando,] el transpondedor habría indicado a los controladores aéreos los parámetros de vuelo del avión y, utilizando la radio del avión, la tripulación habría podido señalar la aparición de una urgencia y habría descrito el comportamiento del avión.

Lo que ocasionó, en ese preciso momento, el mal funcionamiento del piloto automático sólo podrá determinarlo la comisión investigadora.

Valentin Vasilescu
Articulo original em rumano, traduzido por reseauinternational.net
Traduzido del francés por voltairenet.org



Airbus 321 dans le Sinaï : La seule hypothèse qui reste s'il s'agit d'un accident

La source originale de cet article est reseauinternational.net
Copyright © Mondialisation.ca, reseauinternational.net, 2015

Articles Par : Mondialisation.ca

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site Mondialisation.ca sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de Mondialisation.ca en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

Mondialisation.ca contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca