



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

Par Pravda.ru

Mondialisation.ca, 15 septembre 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 transponedor 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

permette la séparation de radar entre le vol MH-17 et le chasseur ukrainien, ce qui est suffisant pour assurer le transfert sûr de l'avion civil au radar russe. Selon le Document 4444, la séparation normale pour les avions de la catégorie H, suivie par le chasseur, est d'au moins 11,1 km (fig. VI-VI-1A et 1B).

Les Ukrainiens ont abattu l'avion, quand le Boeing était transféré par le radar ukrainien au radar des Russes.

Grâce à la preuve présentée clairement, il est possible que les autorités civiles et militaires ukrainiennes aient coopéré pour abattre le vol MH-17 depuis un chasseur ukrainien. Pourquoi cachent-ils l'ICAO et Eurocontrol cette flagrante violation des règles de navigation? Avant que le pilote du chasseur ne puisse viser et ouvrir le feu sur la section de cabine du B-777, qui est une section de six mètres de long, d'une longueur totale de 64,8 m, le B-777 devait entrer entier dans le champ de vision du pilote du chasseur. L'instrument de vision fait automatiquement des calculs qui donnent au pilote tous les paramètres nécessaires pour les projectiles qui ont atteint le fuselage du vol MH-17. La meilleure façon d'atteindre la cabine était de s'approcher de manière presque perpendiculaire à la direction du vol MH-17. Dans ce cas, le pilote du chasseur avait les conditions appropriées pour se préparer à tirer de la distance de 900 m au B-777. Si la vitesse d'approche du chasseur ukrainien était d'environ 280-300 mètres par seconde, la répétition de l'attaque était impossible, et le pilote du chasseur ukrainien avait 3-4 secondes pour toutes ces manœuvres. Cela pourrait être le résultat de dizaines d'heures d'entraînement en simulateurs et conditions de vol similaires à celles existantes quand le vol MH-17 a été abattu.

Source: <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 source originale de cet article est pravda.ru

Copyright © [Pravda.ru](http://pravda.ru), pravda.ru, 2014

Articles Par : Pravda.ru

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 inexacts.

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