

MUNDO

La cara oculta del informe del desastre aéreo ucraniano

El Ciudadano · 13 de septiembre de 2014

El informe del Consejo de Seguridad holandés (OVV) sobre el desastre en Ucrania del Boeing-777-200 de Malaysian Airlines, aparece limitado en sus conclusiones y con una cara oculta sobre las causas reales de ese hecho





Los impactos de los proyectiles en el avión dejaron orificios muy redondos, como lo suelen hacer las balas de tungsteno, que atravesaron la cabina, la cuál quedó destrozada

El informe del Consejo de Seguridad holandés (OVV) sobre el desastre en Ucrania del Boeing-777-200 de Malysian Airlines, aparece limitado en sus conclusiones y con una cara oculta sobre las causas reales de ese hecho.

Las versiones sobre la supuesta culpabilidad de los grupos de autodefensa ucranianos en la catástrofe, o el apoyo brindado por Rusia en esa acción, sirvieron de pretexto para la imposición por potencias occidentales de sanciones económicas a Moscú.

Por ello, todo lo relacionado con las verdaderas causas del ya reconocido derribo del avión el pasado 17 de julio, fuera de la variante manejada por Washington o la Unión Europea (UE), se convierte en un problema serio de credibilidad para estos últimos.

Holanda fue designada para dirigir las investigaciones, la recuperación de cadáveres de una zona en guerra en el sureste ucraniano y la identificación de los

cuerpos, después que perdió 193 de sus ciudadanos, del total de 298 personas a bordo del avión.

De inmediato, Amsterdam llamó al equipo de las pesquisas a especialistas del Reino Unido, uno de los estados europeos que más abogó por adoptar represalias contra Rusia por su posición en la crisis ucraniana.

En un principio, se manejó la teoría de que un misil lanzado probablemente desde un complejo antiaéreo BUKM1, de fabricación rusa, pudo destrozar la nave a casi 10 mil metros de altura, aún cuando la milicias negaron la tenencia de un armamento como ese.

Un sistema BUKM1 posee al menos tres dispositivos: uno de mando, otro de localización y un tercero con la rampa de lanzamiento que operan de conjunto. De ese tipo de armamentos, Ucrania poseía seis baterías cercanas a la zona del desastre, según la prensa rusa.

Sin embargo, el informe de la OVV evita en todo momento mencionar la palabra cohete y más bien habla de múltiples impactos pequeños en la cubierta del avión, causados por objetos de gran energía.

El avión estaba en perfecto estado técnico y la tripulación en ningún momento reportó falla alguna a bordo, ni tampoco una situación de emergencia.

Pero el piloto alemán Peter Haisenko declaró a la página canadiense Global Research que pruebas gráficas muestran la existencia de múltiples orificios en el aparato aéreo, causados, probablemente por el impacto de proyectiles de calibre 30.

Tales proyectiles, cubiertos de tungsteno son empleados por ametralladoras Gsh-301, instaladas en cazas MIG-29 ucranianos, señala por su lado Valentin Vasileseu, excomandante del aeródromo militar rumano de Otopeni, citado por Global Research.

Las balas de tungsteno dejan un rastro al atravesar los objetos y ello puede ser fácilmente comprobado en las investigaciones más profundas, prometidas por la parte holandesa en el texto del informe preliminar presentado esta semana.

Haisenko aclara que el impacto contra el avión no se produjo en la parte central, sino directo en la zona de la cabina.

Al respecto, Vasileseu considera que existen documentos capaces de aprobar la aproximación de un avión militar al Boeing a solo dos o tres kilómetros, cuando la distancia límite para estos casos es de más de nueve, según regulaciones de la aviación civil internacional.

Los impactos de los proyectiles en el avión dejaron orificios muy redondos, como lo suelen hacer las balas de tungsteno, que atravesaron la cabina, la cual quedó destrozada, subraya.

Además, cuando la cabina es el blanco primario de un ataque exterior, ello provoca la muerte de los pilotos y la desactivación de todos los mecanismos de control de timón y estabilización del avión.

En tal caso, los aviadores son incapaces de comentar nada sobre cambios en el avión, algo que hubiera sido posible en caso de un impacto de misil, pues este buscaría el lado más caliente de la nave aérea, es decir, los motores, aclara el especialista.

Por experiencias de casos anteriores, cuando un cohete destruye parte de un avión de grandes dimensiones como el Boeing-777-200, la tripulación alcanza a advertir a la torre de control de la emergencia, lo cual no sucedió el 17 de julio último.

Aún así, tal versión se mantiene en la cara oculta de las investigaciones, mientras la prensa de naciones occidentales apuntala la teoría de que un misil disparado por un BukM1 se fragmenta poco antes de destruir su objetivo.

Expertos consideran que la investigación de los cuerpos de los pilotos pudiera confirmar la incómoda versión del derribo del avión por un caza, luego que salió a relucir el vuelo por casi tres minutos de una nave aérea cerca del aparato malasio.

Solo la fuerza aérea de Ucrania, empleada para reprimir a la población sublevada en las regiones de Lugansk y Donetsk, donde se estrelló el Boeing, pudo emplear sus cazas en ese hecho, destacan expertos locales.

Además, un avión impactado por un misil es capaz de ser manejado durante un tiempo por la tripulación, mientras que si es destruido su cabina por un caza, los pilotos mueren y el aparato cae en picada de forma abrupta, como, al parecer, ocurrió en este caso.

De cualquier forma, los investigadores de Holanda deberán determinar las causas del desastre en el plazo de un año, un periodo en el que Occidente podría emplear el pretexto de la responsabilidad de Rusia para aplicarle más sanciones.

Fuente: [Periódico Granma](#)

Fuente: [El Ciudadano](#)