

Investigação do desastre do Boeing MH 17 : O avião foi derrubado por um caça ucraniano

By Pravda.ru

Global Research, September 15, 2014

pravda.ru

O especialista militar romeno, piloto e ex-comandante adjunto do aeroporto militar Otopeni, Valentin Vasilescu, comentou o relatório da investigação das razões da queda do Boeing 777.

1. “As imagens disponíveis mostram que as peças dos restos do avião foram perfuradas em numerosas partes. O tipo de danos na fuselagem do avião e da cabina é consistente com o que se poderia esperar de uma grande quantidade de objetos de alta energia que penetraram o avião vindos do exterior.

Vasilescu: “Os Mig-29 do exército ucraniano estão armados com o canhão de 30 milímetros GSh-301, que dispara 1500 projéteis por minuto. O canhão estava carregado com 150 projéteis que contém uma liga de tungstênio. Esses projéteis atravessam os objetivos, deixando marcas perfeitamente circulares. Não explodem dentro da fuselagem, não são incendiários, mas podem matar a tripulação e destruir a cabine, o que pode ser observado através da presença de buracos com bordas que se abrem para fora no tabique oposto. Nas fitas de cartuchos do canhão GSh-301 são inseridos também alguns obuses explosivo-incendiários, que explodem dentro da fuselagem, produzindo fragmentos de grande velocidade que saem através da fuselagem na área da cabine, como metralha produzida pela detonação de uma ogiva terra-ar. Os disparos foram feitos por um piloto de caça experimentado, que apontou somente para a cabine de comando. Isso é demonstrado pelo fato de que a secção posterior da fuselagem, atrás da cabine, permaneceu intacta. Não haviam orifícios que pudessem ter sido causados por metralha.

2. “O Boeing 777-200 rompeu-se no ar, provavelmente como resultado de dano estrutural causado por uma grande quantidade de objetos de alta energia que penetraram o avião desde seu exterior... os parâmetros dos motores do avião eram consistentes com a operação normal durante o vôo”.

Vasilescu: “O Boeing malaio MH-17 foi derrubado pelo canhão de um avião Mig-29, em vez de um míssil. Nesse caso, os mísseis ar-ar estão equipados com sensores de calor que apontam para a parte mais quente do avião, ou seja, os motores. O Boeing derrubado tinha a cabine de comando destruída”. Não houve danos aos motores do avião até que as asas, onde eles estão localizados, se espatifaram no solo. Não houve uma grossa coluna ou condensação branca à 10 mil metros do solo, como a provocada pelo lançamento de um míssil ar-ar.

3. “É provável que esses danos tenham resultado na perda da integridade estrutural do avião, provocando uma ruptura durante o vôo”.

Vasilescu: “A morte da tripulação e a despressurização da cabine fizeram com que o Boeing girasse instantaneamente, e que o avião se dividisse em várias partes a uma altura de 2 mil metros. O avião, como mostram as caixas-pretas, entrou em colapso no ar, mas isso somente é possível no caso de um mergulho vertical desde a altura de 10 mil metros, quando é excedido o limite máximo de velocidade. Se o avião gira, a tripulação freqüentemente fica incapaz de controlá-lo. Também pode ocorrer uma despressurização instantânea da cabine.”

4. “O gravador de vozes da cabine e o gravador dos dados de vôo e dos dados do controle de tráfego aéreo sugerem que o vôo MH-17 decorria normalmente até às 13:20:03 (UTC), depois do que terminou abruptamente... Uma escuta completa das comunicações entre membros da tripulação, registradas no gravador de voz da cabine, não revela sinais de nenhuma falha ou situação de emergência”.

Vasilescu: “Se um avião tão grande como o Boeing 777 da Malaysia Airlines tivesse sido alcançado por um míssil terra-ar, a tripulação teria conseguido advertir os serviços de controle de tráfego sobre a situação à bordo. Contudo, não vimos nada semelhante nos registros.” Além disso, o MH-17 voava no rumo 118º. O caça Mig-29 se aproximava com seus canhões na direção perpendicular ao avião MH-17 ($118 + 90 = 208$). Isso corresponde à direção do sol às 16h21min locais. Ninguém, nos meios de comunicação, tinha mencionado uma coisa básica relacionada ao Boeing-777: Os controles de vôo do piloto são transmitidos à cabine por circuitos elétricos, como em um vôo controlado por computador. A tripulação não consegue controlar o avião caso os elementos de transmissão que controlam o leme de direção e o estabilizador, situados na cauda do avião, sejam destruídos. Um curto-circuito no sistema elétrico da cabine, como resultado do fogo de canhão, incapacitou o transponder e o transmissor de rádio.

Na coletiva de imprensa do Ministro da Defesa da Federação Russa em 21 de julho de 2014, o chefe do Estado Maior Gera, Tenente General A Kartopolov, e o comandante da Força Aérea, Igor Makuchev, provaram a existência de um avião ucraniano que teria detido o vôo da Malaysia Airlines três minutos antes do acidente, estimando a distância que o separava do MH17 em 3-5km.

Mas o Documento 4444 (Regras de Procedimentos Aéreos para Serviços de Navegação Aérea), emitido pela Organização Internacional de Aviação Civil, artigo 7.4.4, indica que a distância mínima permitida entre dois aviões se baseia em sua turbulência. O Boeing 777 (peso 299,370 toneladas) pertence à categoria de avião pesado (H - Heavy). Entre essa categoria de aviões e um caça como o Mig-29 (peso entre 10-20t), se requer que os controles aéreos solicitem uma distância de pelo menos 9,3 km. Foi um erro ou uma ação deliberada dos controladores de tráfego aéreo da Ucrânia posicionar o avião ucraniano a 3 km de distância do vôo MH 17? Quando o Boeing 777 foi derrubado, encontrava-se a 48 km do ponto de navegação Tamak, no procedimento de transferência do controle de vôo da região de Dnepropetrovsk (que é responsável pelo espaço aéreo da Ucrânia oriental) para região de controle de Rostov-on-Don (começo do espaço aéreo Russo).

O mesmo documento 4444, Capítulo 7.5 (transferência de controle por radar), obriga as agências ucranianas de controle de tráfego aéreo civil e militar (ACT) a determinar uma distância mínima entre dois aviões que permitisse a separação por radar do vôo MH 17 e o caça ucraniano, o suficiente para assegurar a transferência segura do avião civil para o ACT russo. Segundo o documento 4444, a distância normal de separação para aviões da

categoria H seguidos por um caça é de pelo menos 11,1 km.

Os ucranianos derrubaram o avião quando o Boeing era transferido pelo UCT ucraniano para o ACT dos russos.

Graças às evidências que aparecem claramente, é possível que as autoridades civis e militares ucranianas estivessem cooperando para derrubar o vôo através de um caça ucraniano. Por que ocultam ao ICAO e ao Eurocontrol essa flagrante violação das leis de navegação? Antes que o piloto de caça pudesse apontar e abrir fogo em direção à secção da cabine do Boeing 777, que é um setor de 6 metros de largura e 64,8 metros de comprimento, o B-777 deveria entrar por inteiro na linha de visão do piloto do caça. O instrumento de avistamento faz automaticamente cálculos que dão ao piloto todos os parâmetros necessários para que os projéteis que alcançaram a fuselagem do vôo MH-17. A melhor maneira de atingir a cabine de comando era aproximar-se de maneira quase perpendicular à direção de vôo do MH-17. Nesse caso, o piloto de caça teria as condições apropriadas para preparar-se para disparar à distância a 900 m do B-777. Se a velocidade de aproximação do caça ucraniano era de aproximadamente 280-300 metros por segundo, a repetição do ataque seria impossível, e o piloto de caça teria 3-4 segundos para todas essas manobras. Isso poderia ser o resultado de dezenas de horas de treinamento em simuladores e condições de vôo semelhantes à aquelas existentes quando o vôo MH-17 foi derrubado.

Artigo em inglês :

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

Artigo em espanhol :

[Investigación del desastre del Boeing MH17 : El avión fue derribado por un caza ucranio](#)

Tradução do espanhol: [Renzo Bassanetti](#)

The original source of this article is pravda.ru
Copyright © [Pravda.ru](#), pravda.ru, 2014

[**Comment on Global Research Articles on our Facebook page**](#)

[**Become a Member of Global Research**](#)

Articles by: [**Pravda.ru**](#)

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 Centre of Research on Globalization grants permission to cross-post Global Research articles on community internet sites as long the source and copyright are acknowledged together with a hyperlink to the original Global Research article. 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