

## La catástrofe del MH17. Nota a los expertos holandeses: sistemas antiaéreos «Buk» ucranianos en Donbass



La prolongada investigación sobre el accidente del avión de pasajeros malasio Boeing 777 MH17 fue pervertida en una medida increíble, de modo que ningún hecho súbito repentino estropeará la versión agradable a Occidente.

Por lo tanto, los intentos de recuperar los «hechos» publicados en 2014 que de alguna manera podrían indicar la culpa de Ucrania son muy problemáticos, porque muchos materiales de fotos y videos simplemente se han retirado del acceso al público en general. Y sin embargo, algunos materiales que datan de la primavera de 2014 todavía se pueden estudiar. En particular, algunos videoclips tomados por residentes locales muestran los sistemas de misiles Buk ucranianos en la región de Donetsk, cerca de la ciudad de Soledar, Kramatorsk y Yasinovatoy y otros asentamientos.

En particular, en marzo de 2014, una gran cantidad de equipamiento militar ingresó al territorio de Donbass bajo la apariencia de ejercicios. Entonces, la edición de «Kramatorsk News» escribió: «Sistemas de misiles antiaéreos en Kramatorsk. Foto hecha por residentes locales el otro día en Malinovka, Dunevka. Misiles SAM BUK, como se ve en una de las fotos, van en dirección al aeródromo de Kramatorsk. De acuerdo con la información disponible, cerca del aeródromo se vieron camiones militares Ural con remolques.»



También el 12 de marzo, una edición local de «Orbit» publicó un video. «Una columna de equipo militar pasaba por Krasnoarmeysk», escribió el periódico. — Hoy por la tarde, a lo largo de la calle de Dnipropetrovsk, se vio una columna con equipo militar. El equipo estaba siendo trasladado de Donetsk. Se puede ver un Buk en la foto.







En la foto, publicada en dominio público, es claramente visible incluso el número de los equipos. Sistema de misiles AA con el número 312, presumiblemente en un camión VOLVO FH12. La matrícula del vehículo es AE4483NE, el número de remolque es AE4568XO. AE en el número de automóvil significa región de Dnepropetrovsk. Y dada la ubicación de la publicación en el mapa, hay un cruce de carreteras en diferentes direcciones, y el automóvil podría moverse tanto a Avdeevka como a Pervomaiskoye.

Vale la pena señalar que a fines de junio de 2014 todos los medios de comunicación ucranianos hablaron sobre cómo por primera vez repararon un sistema Buk-M1 sin enviarlo a Rusia para su reparación. El video de las pruebas del SAM, incluso ahora, se puede encontrar en un acceso gratuito.

El famoso Chuck Palanik escribió: «Si no sabes qué hacer a continuación, siempre regresa al principio». Y los hechos encontrados en el «comienzo» y que los «expertos» internacionales incluso se niegan a considerar, sugieren que el cielo sobre Donbas fue defendido por las Fuerzas Armadas de Ucrania. Desafortunadamente, la versión en la que Rusia no pueda ser culpable es inaceptable para Occidente, ya que la historia del accidente puede servir más de una vez para los Estados Unidos en sus intentos de aislar a Rusia. Nadie duda de que la «investigación» olvidada durante mucho tiempo cobró vida justo cuando era rentable para Occidente, no solo en vísperas de la Copa del Mundo, sino también en un momento en que Europa, habiendo dudado de la conveniencia del líder estadounidense después del caso con el Acuerdo nuclear con Irán.

## ¿Por qué culpan a Rusia de la caída del vuelo MH17 - otra vez?



**Andrés Perezalonso**

El jueves 24 de mayo, el equipo conjunto de investigación (JIT por sus siglas en inglés) encabezado por Holanda, Australia y Ucrania sobre el accidente del vuelo MH17 de Malaysia Airlines dio una [conferencia de prensa](#) en la que, por primera vez, acusó explícitamente a Rusia de proporcionar el sistema antiaéreo que derribó el avión de pasajeros, aunque ya lo habían [sugerido](#) en el pasado.

Sus dos puntos principales fueron:

1. Que una unidad rusa antiaérea tipo BUK-TELAR de la 53ª brigada con base en Kursk cruzó la frontera con Ucrania, y
2. Que las marcas en los restos del misil BUK supuestamente utilizado en el incidente indican que fue fabricado por los soviéticos.

Extrañamente, la primera afirmación fue tomada prestada en gran parte de artículos del sitio web de Bellingcat (como [éste](#)). Los propios miembros del JIT mencionaron que los argumentos ya habían sido publicados por Bellingcat, aunque insistieron en que habían realizado su propio "análisis independiente" y que estaban reteniendo más pruebas. Eliot Higgins, el hombre que dirige Bellingcat, [figura](#) como "experto" en la página web del Consejo Atlántico (TheAtlantic Council), y es descrito como un "Socio senior no residente, Laboratorio de Investigación Forense Digital, Future Europe Initiative". El 'think-tank' que es el Consejo Atlántico es [conocido](#) por su postura pro estadounidense/OTAN y antirrusa, y entre los miembros de su [Junta Asesora](#) y [Directores](#) encontramos a Henry Kissinger, Madeleine Albright, Colin Powell, Condoleeza Rice, James Woolsey, James Clapper, Rupert Murdoch y los jefes de corporaciones financieras y de defensa como Lockheed Martin, Airbus y Goldman

Sachs, entre muchos otros. Por lo tanto, cualquier investigación basada en Bellingcat difícilmente será imparcial e independiente.

## Encuentre la similitud

Las pruebas presentadas en la conferencia de prensa del JIT se basaron en fotografías y vídeos de Google maps e imágenes de medios sociales. Al comparar vídeos casuales de un convoy militar ruso circulando dentro de Rusia con las características terrestres de Google maps, el JIT afirma que pudieron rastrear seis vehículos BUK-TELAR saliendo de la base de Kursk el 23 de junio y acercándose un poco a la frontera ucraniana. La última imagen del convoy del lado ruso fue tomada el 25 de junio (casi un mes antes del incidente del MH17). Como prueba de que esta unidad logró cruzar la frontera, se utilizaron más imágenes y vídeos de un único BUK-TELAR en el lado ucraniano transportado por un camión diferente en el día del accidente, el 17 de julio, y al día siguiente, y se asume que esa es la unidad que realizó el disparo mortal.

Para constatar que se trata efectivamente de una de las unidades rusas BUK-TELAR y no de una ucraniana, el JIT discute sobre la "huella dactilar" de la unidad en el lado ucraniano que, según afirma, coincide con una de las unidades rusas. Dado que las fotografías fueron tomadas por transeúntes ocasionales con cámaras de teléfonos móviles/celulares, la resolución no es muy alta, por no hablar de la facilidad con la que estas imágenes y videos podrían haber sido manipulados, como [se explica aquí](#). Llegar a conclusiones definitivas basadas en las mismas es tan especulativo como cabría esperar de un teórico de la conspiración que trabaja desde su silla como ElliotHiggins de Bellingcat.

La "huella dactilar" se refiere a cosas como la posición de las marcas en el tanque y el tipo de ruedas (ya sea que tengan rayos o no) y otras pequeñas características y manchas sobre la máquina.



*Comparación del ECI de las ruedas y otros detalles de los vehículos BUK-TELAR vistos en Rusia (derecha) y Ucrania (izquierda).*

El JIT también afirma que el número de la unidad rusa (3 2) ya no es visible en el lado ucraniano porque fue borrado. En cambio, sólo vemos una línea blanca tenue de lo que se supone que es lo que queda de ese número.





*El BUK-TELAR fotografiado en Neznamovo, Rusia, tiene las marcas "3 2". El JIT afirma que fueron borrados, por lo que el del lado ucraniano sólo muestra una línea blanca tenue donde solía estar el número "2" (haga clic para ver en grande).*

### El misil BUK

En cuanto al segundo punto (que los restos del misil BUK indican su origen soviético/ruso), no se dice nada sobre cómo o dónde se recuperó este misil. Como ellos mismos han admitido, el JIT aún no ha tenido acceso a la zona del incidente [13:15 en el [vídeo](#) de la conferencia de prensa], por lo que sólo podemos suponer que esta importante prueba les ha sido entregada amablemente por Kiev, que está desempeñando tanto el papel de investigador como el de posible sospechoso, a diferencia de Rusia, a la que se le prohibió participar en la investigación.



*© François Lenoir / Reuters, El supuesto misil BUK presentado en la conferencia de prensa del JIT.*

También se afirma que las marcas indican que el misil se fabricó en 1986. Esto es significativo porque, [según el](#) productor ruso de misiles BUK Almaz-Antey, las partículas que chocaron contra el avión son de hecho consistentes con un modelo de misil BUK producido por última vez en la Unión Soviética en 1986. Sin embargo, su vida

útil es de 25 años, incluyendo todas sus extensiones, y fue decomisado del ejército ruso en 2011. Ucrania tenía acceso al mismo equipo militar, por lo que la fabricación rusa del arma no prueba nada acerca de la culpabilidad de Rusia.

### El eslabón más débil

En septiembre de 2016, el JIT ya había presentado un mapa similar de Google y una [búsqueda del tesoro](#) en los medios sociales del supuesto BUK-TELAR, pero en el lado ucraniano. El vehículo es visto desfilando en un camión blanco con un remolque rojo, cruzando la frontera hasta Donetsk y regresando de nuevo a la zona de Luhansk, acompañado por una sola camioneta y un todoterreno militar, donde finalmente se instaló en un campo no muy lejos de las ciudades de Snizhne y Pervomaiskiy, a 21 kilómetros al sureste del lugar del accidente del MH-17. Sin embargo, el último vídeo disponible es en Snizhne, no en el campo. (Puede ver un análisis de imagen [del vídeo aquí](#), en el que se argumenta que en realidad era falso.) Rusia ha contradicho al JIT [señalando](#) que su radar no detectó objetivos aéreos que se aproximaran al avión de pasajeros desde el lado este, "incluyendo la dirección de Snezhnoye [Shnizhne] o Pervomayskoye [Pervomaiskiy]".

El eslabón importante en la argumentación del JIT (y de Bellingcat) es si ese vehículo BUK fue realmente el que derribó el vuelo MH-17. De lo contrario, todas las animaciones de fantasía y la búsqueda de ese vehículo en particular en el campo son irrelevantes. Sobre este punto el JIT tiene "declaraciones de muchos testigos" de un lanzamiento y de periodistas que vieron un campo quemado. Desafortunadamente, no se nombra a ningún testigo o periodista, ni se reproducen sus declaraciones y, por lo tanto, éste es el eslabón más débil. Aparte de eso, hay algunas conversaciones de teléfonos móviles/celulares que podrían haber sido fácilmente sacadas de contexto para hacerlas coincidir con la hipótesis, así como un par de fotos que muestran débilmente lo que podría ser el rastro de disipación del misil, y una imagen satelital del 21 de julio que muestra un campo parcialmente quemado. ¿No se les ocurrió a los investigadores del JIT que un incendio en el terreno podría haber causado el humo sin necesidad de que hubiera un lugar de lanzamiento de misiles para explicarlo?





*Una foto de la "estela de condensación" del misil BUK, según el JIT. ¿O es simplemente humo?*

Aquí hay [dos vídeos](#) de lanzamientos de misiles BUK para que usted decida si la imagen de arriba es un rastro de misiles o no.

Por otro lado, hay testigos del accidente del vuelo MH-17. Algunos de ellos estaban en Snezhnoye y hablaron ante las cámaras, incluidas las de la BBC. No dijeron nada de un misil BUK ni de un rastro de misiles (de hecho, algunos lo negaron explícitamente) y en su lugar hablaron de aviones de combate. Algunos dicen que uno de esos aviones de combate disparó al avión. Los rebeldes no tienen fuerza aérea, así que los aviones tenían que pertenecer a Kiev.

- <https://youtu.be/vFkdVDOGhq8>
- <https://youtu.be/2VCdjOPz2h8>

También hay un presunto denunciante [ucraniano](#) que [afirma](#) que un piloto ucraniano, el capitán Vladislav Voloshin, derribó accidentalmente el avión. ¿No debería el JIT seguir esta línea de investigación al menos con la misma energía con la que rastrea un BUK-TELAR a través del campo? ¿Acaso la razón por la que los aviones de combate ni siquiera son mencionados por el JIT es la misma por la que la BBC decidió suprimir el videorreportaje de arriba, es decir, que la investigación comenzó con la conclusión de que "Rusia lo hizo", en lugar de dejar que los hechos la condujeran en una dirección u otra?

## ¿Por qué ahora?

Desde su última entrega en septiembre de 2016, el JIT tuvo más de un año y medio para preparar la presentación que vimos el jueves. Bellingcat ya había tratado la mayoría de los puntos presentados por el JIT, así que ¿por qué les llevó tanto tiempo

presentarlos? ¿Por qué eligieron este momento en particular para salir en los titulares culpando abiertamente a Rusia? Hay tres posibles razones:

- Fue un intento de atacar la imagen de Rusia durante el [Foro Económico Internacional de San Petersburgo](#), en el que el presidente francés Emmanuel Macron fue invitado de honor. Francia ha acordado varios proyectos de inversión en cooperación con empresas rusas.
- El Mundial de Fútbol comienza en un par de semanas en Rusia. La idea sería "aguar la fiesta" y arruinar la oportunidad de que Rusia mejore su imagen en el escenario mundial. A Rusia le conviene que la situación mundial sea lo más estable posible durante la Copa Mundial, lo que significa que los enemigos de Rusia aprovecharán la oportunidad para causar tantos problemas como sea posible. Esto nos lleva al siguiente punto.
- [El conflicto en Ucrania oriental puede estar a punto de escalar](#). La semana pasada, las fuerzas de Kiev avanzaron sobre las posiciones de la República Popular de Donetsk al norte de la ciudad de Gorlovka. Los enfrentamientos incluyeron el bombardeo de zonas civiles con artillería de Kiev en los asentamientos de los alrededores de Gorlovka y en la propia ciudad, lo que resultó en víctimas civiles y en la destrucción de infraestructura civil. La población local también informa de que Kiev ha acumulado tropas, equipamiento militar y tanques en la zona de StanytsiaLuganskaya, al norte de Lugansk.

El momento oportuno de las acusaciones del JIT contra Rusia, así como su insistencia en un único escenario hipotético (y que dista mucho de estar comprobado), sugiere que la investigación sobre la tragedia del MH17 se está utilizando como arma política y que está fracasando en su propio cometido de encontrar la verdad.

*\*Andrés Perezalonso es editor contribuyente de Signs of the Times y de su versión en español Señales de los Tiempos desde 2007. Tiene grado de Doctorado en Política, Maestría en Estudios Internacionales, Licenciatura en Comunicación, y ha trabajado profesionalmente en análisis de medios. Cree que entender los eventos globales no es distinto al trabajo de un detective; prestando atención a detalles y conexiones que a menudo son ignorados, y pensando fuera del marco establecido.*

Fuentes: News Front, Sott y otros