

Ordenaram ao MH17 que voasse sobre a zona de guerra no Leste da Ucrânia

A Malaysian Airlines confirma que recebeu instruções para que o MH17 voasse a uma altitude mais baixa sobre o Leste da Ucrânia

By [Prof Michel Chossudovsky](#)

Global Research, July 27, 2014

Sobre a questão do plano de voo (*flight path*) seguido pelo MH17, a Malaysian Airlines confirma que o piloto recebeu instruções da torre de controle de tráfego de Kiev para voar a uma altitude mais baixa no momento em que entrou no espaço aéreo da Ucrânia.

“O MH17 possuía um plano de voo exigindo que voasse a 35 mil pés através do espaço aéreo ucraniano. Isto está próximo da altitude “ótima”.

“Contudo, a altitude de um avião é determinado pelo controle do tráfego aéreo no terreno. Ao entrar no espaço aéreo ucraniano, o MH17 foi instruído pelo seu controle de tráfego aéreo para que voasse a 33 mil pés”.

(Para mais pormenores ver comunicados de imprensa em: www.malaysiaairlines.com/my/en/site/mh17.html)

A altitude de voo de 33 mil pés [10 km] está 1000 pés [305 m] acima do limite (ver imagem ao lado). A exigência das autoridades ucranianas de controle de tráfego aéreo foi implementada.

Comparing Altitudes

Ukraine officials say Flight 17 was shot down by a Buk missile system. Russian separatist leaders say they only have shoulder-fired 'manpads' that couldn't reach the plane.



Approx. range of Buk missile system: **49,000 feet**

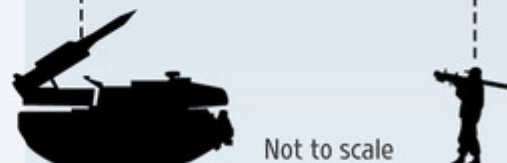
Typical long-haul flight: **35,000 to 39,000 feet**

Flight 17: **33,000 feet**



Restricted airspace: **Surface to 32,000 feet**
Expanded to all altitudes after crash.

Approx. range of manpad: **13,000 feet**



Not to scale

Sources: Eurocontrol (restricted airspace); Flightradar24 (path); Federation of American Scientists (Buk altitude); Boeing (cruising altitude), news reports
Note: Upgraded variants of the Buk system have greater ranges.

The Wall Street Journal

Desvio do plano de voo "normal" que fora aprovado

Em relação ao plano de voo do MH17, a Malaysian Airlines confirma que seguiu as regras estabelecidas pelo Eurocontrol e pela International Civil Aviation Authority (ICAO) (negritos acrescentados):

Gostaria de mencionar comentários recentes divulgados por responsáveis do Eurocontrol, o organismo que aprova planos de voo europeus sob as regras do ICAO. Segundo o Wall Street Journal, os responsáveis declararam que cerca de 400 voos comerciais, incluindo 150 voos internacionais atravessavam

diariamente o Leste da Ucrânia antes do crash. Responsáveis do Eurocontrol também declararam que nos dois dias anteriores ao incidente, 75 diferentes companhias aéreas voaram a mesma rota do MH17. O plano de voo do MH17 seguia uma rota aérea importante e movimentada, como uma auto-estrada no céu. Ele seguia uma rota que fora especificada pelas autoridades internacionais da aviação, aprovada pelo Eurocontrol e utilizada por centenas de outros aviões.


O aparelho voava à altitude estabelecida, e considerada segura, pelo controle local de tráfego aéreo. E nunca se desviou no interior daquele espaço aéreo restringido. [esta declaração da MAS é refutada por evidências recentes].

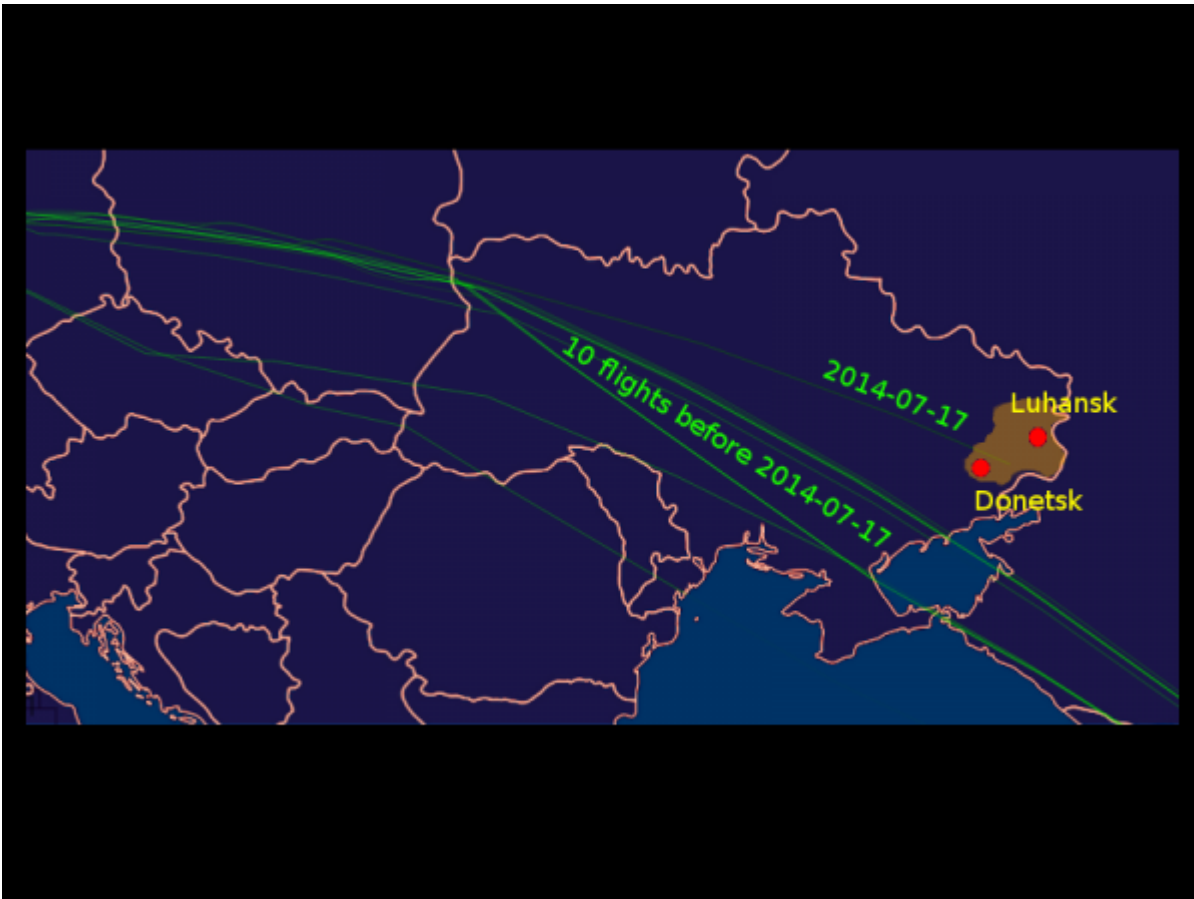
O voo e seus operadores seguiram as regras. Mas, sobre o terreno, as regras de guerra foram rompidas. Num acto inaceitável de agressão, parece que o MH17 foi derrubado; seus passageiros e tripulantes mortos por um míssil.

A rota sobre o espaço aéreo da Ucrânia onde se verificou o incidente é habitualmente utilizada para voos da Europa para a Ásia. Um voo de uma outra companhia aérea estava na mesma rota no momento do incidente com o MH17, assim como um certo número de outros voos de outras companhias aéreas nos dias e semanas anteriores. O Eurocontrol mantém registos de todos os voos através do espaço aéreo europeu, incluindo aqueles através da Ucrânia.

O que esta declaração confirma é que o “plano de voo habitual” do MH17 era semelhante aos planos de voo de cerca de 150 voos internacionais diários através da Ucrânia do Leste. Segundo a Malaysian Airlines, “A rota habitual de voo [através do Mar de Azov] fora anteriormente declarada segura pela Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO). A International Air Transportation Association havia declarado que o espaço aéreo que o avião atravessava não estava sujeito a restrições”.

O plano de voo aprovado está indicado nos mapas abaixo.

 O plano de voo regular do MH17 (e de outros voos internacionais) ao longo de um período de dez dias antes de 17 de Julho (a data do desastre), cruzando a Ucrânia do Leste numa direcção para Sudeste é através do Mar de Azov. (ver mapa ao lado)



O plano de voo foi alterado em 17 de Julho.

O voo e seus operadores seguiram as regras. Mas sobre o terreno, as regras da guerra foram rompidas. Num acto inaceitável de agressão, parece que o MH17 foi derrubado; seus passageiros e tripulantes mortos por um míssil. (MAS, ibid)

Embora os registos áudio do voo MH17 tenham sido confiscados pelo governo de Kiev, a ordem para alterar o plano de voo não veio do Eurocontrol.

Será que a ordem para alterar o plano de voo veio das autoridades ucranianas? Será que o piloto recebeu instruções para mudar a rota?

Falsificações dos media britânicos: “Vamos fazer aparecer uma tempestade”

Reportagens dos media britânicos reconhecem que houve uma alteração no plano de voo, afirmando sem prova que foi para “evitar temporais com trovões (*thunderstorms*) no Sul da Ucrânia”.

O director de operações da MAS, Capitão Izham Ismail também refutou afirmações de que a meteorologia tempestuosa (*heavy weather*) levasse o MH17 a alterar seu plano de voo. “Não houve relatos do piloto a sugerir que isto fosse caso”, disse Izham. ([News Malaysia](#) , 20/Julho/2014)

O que é significativo, contudo, é que os media ocidentais reconheceram que a alteração no plano de voo ocorreu e que a narrativa da “meteorologia tempestuosa” é uma falsificação.

Caças da Ucrânia num corredor reservado para a aviação comercial

Vale a pena notar que um caça SU-25 ucraniano equipado com mísseis R-60 ar-ar foi detectado a 5-10 km do avião da Malásia, dentro de um corredor aéreo reservado à aviação civil.

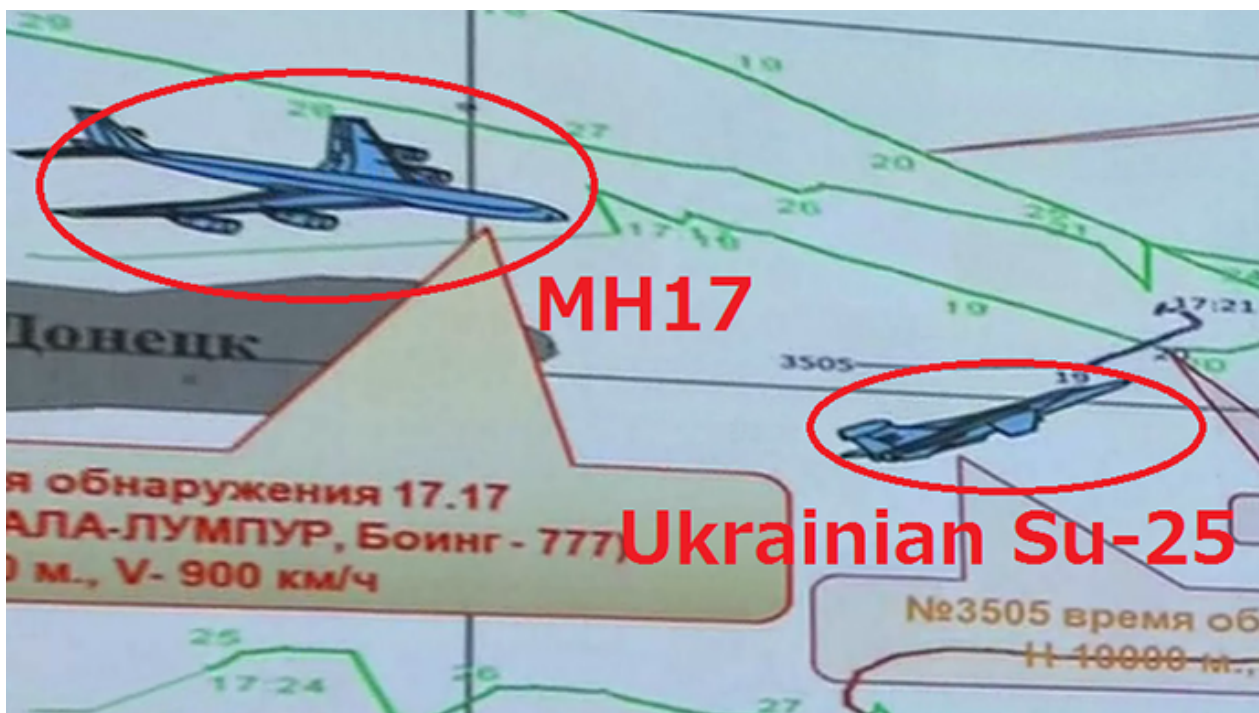


Imagem: cortesia do Ministério da Defesa russo

Qual foi a finalidade desta deslocação da força aérea? Estava o caça ucraniano a “escortar” o avião da Malásia numa direcção vinda do Norte rumo à zona de guerra?

A alteração no plano de voo do MH17 da Malaysian Airlines em 17 de Julho está indicada claramente no mapa abaixo. Ela conduz o MH17 sobre a zona de guerra, nomeadamente Donetsk e Lugansk.

Comparação: Plano de voo do MH17 em 16 de Julho e plano de voo do MH17 sobre a zona de guerra em 17 de Julho de 2014

Classic

Malaysia Airlines 17
(Track inbound flight)
MAS17 - "Malaysian" (all flights) (website)

Amsterdam Schiphol (EHAM / AMS) Kuala Lumpur Int'l (WMKK / KUL)
Terminal M

12:18PM CEST 05:44AM MYT (+1)
Scheduled: 12:00PM CEST Scheduled: 05:50AM MYT (+1)
7-day average: 12:11PM CEST 7-day average: 04:26AM MYT (+1)

Other flights between these airports

Duration: 11 hours 25 minutes
Wednesday, July 16, 2014

Status	Arrived over 21 hours ago (track log & graph)
Aircraft	Boeing 777-200 (twin-jet) (B772 - photos)
Speed	Filed: 468 kts (graph)
Distance	Direct: 6,368 sm Planned: 6,368 sm Flown: 6,665 sm

© 2014 FlightAware
Weather: 16-Jul-2014 12:00PM

Скриншоты сделаны 17.07.2014 в 22:40 (Минск).

Ссылки на сайт:

<http://ru.flightaware.com/live/flight/MAS17/history/20140716/1000Z/EHAM/WMKK> - рейс 17 - 16 июля 2014 года (первый скриншот)

<http://ru.flightaware.com/live/flight/MAS17/history/20140717/1000Z/EHAM/WMKK> - рейс 17 - 17 июля 2014 года (второй скриншот)

Screenshots made on 17.07.2014 at 22:40 (Minsk)

Links to the site:

<http://ru.flightaware.com/live/flight/MAS17/history/20140716/1000Z/EHAM/WMKK> - flight 17 - July 16, 2014 (first screenshot)

<http://ru.flightaware.com/live/flight/MAS17/history/20140717/1000Z/EHAM/WMKK> - flight 17 - July 17, 2014 (second screenshot)

Want a full history search for MAS17 dating back to 1998? [Buy now](#). Get it within one hour.

Destination	Departure	Arrival	Duration
Kuala Lumpur Int'l (WMKK / KUL)	12:10PM CEST	06:00AM MYT (+1)	Scheduled
Kuala Lumpur Int'l (WMKK / KUL)	12:30PM CEST	05:59AM MYT (+1) (2)	11:28
Kuala Lumpur Int'l (WMKK / KUL)	12:18PM CEST	05:44AM MYT (+1)	11:25

Capturas de écran de planos de voo do MH17 de 14 a 17/Julho/2014

Классическая

Malaysia Airlines 17
(отследить профессиональный рейс)
MAS17 - "Malaysian" (все рейсы) (веб-сайт)

Смещение (EHAM / AMS) Kuala Lumpur Int'l (WMKK / KUL)
Терминал M

12:13 CEST 05:52 MYT (+1)
Планируемое: 12:00 CEST Планируемое: 05:50 MYT (+1)
Среднее за 7 дней: 12:11 CEST Среднее за 7 дней: 04:29 MYT (+1)

Длина рейса: 10 248 км

Длительность: 11 ч 38 мин
понедельник, 14 Июль 2014

Статус	Прилетел 3 дня назад (отследить статистику графика)
Воздушное судно	Boeing 777-200 (2-двиг. реакт.) (B772 - фото)
Путь, скорость	Зарегистрирован: 468 kts (график)
Расстояние	Прямое расстояние — 10 248 км Маршрутное расстояние — 10 248 км Покрыт раст: 10 391 км

© 2014 FlightAware
Понедельник, 14 июля 2014 20:50

← классические полеты → Malaysia Airlines (MH) #17 → 15 июл 2014 → EHAM / AMS - WBKK / KUL



Malaysia Airlines 17

MA517 - "Malaysia" (air-berlin) (air-cath)

Смещение (EHAM / AMS)	Kuala Lumpur Int'l (WBKK / KUL)
12:23 CEST	05:54 MYT (+1)
Планируемое 12:00 CEST	Планируемое 05:50 MYT (+1)
Среднее за 7 дней: 12:11 CEST	Среднее за 7 дней: 04:29 MYT (+1)

Длительность: 11 ч 30 мин
вторник, 15 Июль 2014

Статус	Принят 2 дн. назад (ссылка, ссылка и ссылка)
Воздушное судно	Boeing 777-200 (2-двиг. реакт.) (B772 - foto)
Путь, скорость	Зарегистрирован: 468 kts (ссылка)
Расстояние	Прямое расстояние — 10,248 км Маршрутное расстояние — 10,246 км Покрыт раст.: 10,465 км



← классические полеты → Malaysia Airlines (MH) #17 → 16 июл 2014 → EHAM / AMS - WBKK / KUL



Malaysia Airlines 17

MA517 - "Malaysia" (air-berlin) (air-cath)

Смещение (EHAM / AMS)	Kuala Lumpur Int'l (WBKK / KUL)
12:18 CEST	05:44 MYT (+1)
Планируемое 12:00 CEST	Планируемое 05:50 MYT (+1)
Среднее за 7 дней: 12:11 CEST	Среднее за 7 дней: 04:26 MYT (+1)

Длительность: 11 ч 25 мин
среда, 16 Июль 2014

Статус	Принят больше 20 ч. назад (ссылка, ссылка и ссылка)
Воздушное судно	Boeing 777-200 (2-двиг. реакт.) (B772 - foto)
Путь, скорость	Зарегистрирован: 468 kts (ссылка)
Расстояние	Прямое расстояние — 10,248 км Маршрутное расстояние — 10,246 км Покрыт раст.: 10,727 км



← классические полеты → 马来西亚航空公司 (MH) #17



Malaysia Airlines 17

MA517 - "Malaysia" (air-berlin) (air-cath)

Смещение (EHAM / AMS)	Kuala Lumpur Int'l (WBKK / KUL)
12:30 CEST	05:58 MYT (+1) (Z) (+1)
Планируемое 12:00 CEST	Планируемое 05:50 MYT (+1)
Среднее за 7 дней: 12:11 CEST	Среднее за 7 дней: 04:26 MYT (+1)

Длительность: 11 ч 28 мин
четверг, 17 Июль 2014

Статус	известно (Z) (ссылка, ссылка и ссылка)
Воздушное судно	Boeing 777-200 (2-двиг. реакт.) (B772 - foto)
Путь, скорость	Зарегистрирован: 468 kts (ссылка)
Расстояние	Прямое расстояние — 10,248 км Маршрутное расстояние — 10,246 км



O primeiro mapa dinâmico compara os dois planos de voo. O segundo plano de voo, que é aquele de 17 de Julho, conduz o avião sobre a zona de guerra do [oblast](#) de Donetsk na fronteira com o oblast de Lugansk.

As quatro imagens estáticas mostram capturas de ecrãs dos Planos de Voo do MH17 no

período de 14 a 17 de Julho de 2014.

A informação transmitida por estes mapas sugere que o plano de voo foi alterado em 17 de Julho.

O MH17 foi desviado da rota normal do Sudoeste sobre o Mar de Azov para uma rota sobre o oblast de Donetsk.

Quem ordenou a alteração do plano de voo?

Apelamos à Malysian Airlines a que clarifique sua declaração oficial e pedimos a divulgação das gravações áudio entre o piloto e a torre de controle de tráfego aéreo de Kiev.

A transcrição destas gravações áudio deveria ser tornada pública.

Também deve ser confirmado: Esteve o caça ucraniano SU-25 em comunicação com o avião MH17?

A evidência confirma que o plano de voo em 17 de Julho NÃO era o habitual plano de voo aprovado. Ele foi alterado.

A alteração não foi ordenada pelo Eurocontrol.

Quem esteve por trás deste plano de voo alterado que dirigiu o avião para dentro da zona de guerra, resultando em 298 mortes?

Qual foi a razão para alterar o plano de voo?

O prejuízo causado à Malaysian Airlines em consequências destas duas trágicas ocorrências também deve ser considerado. A Malaysian Airlines tem altos padrões de segurança e um registo excelente.

Estes dois acidentes fazem parte de um empreendimento criminoso. Eles não resultam de negligência da parte da Malaysian Airlines, a qual enfrenta uma bancarrota potencial.

21/Julho/2014

O original encontra-se em [www.globalresearch.ca/...](http://www.globalresearch.ca/)

Tradução <http://resistir.info/>

The original source of this article is Global Research
Copyright © [Prof Michel Chossudovsky](http://www.globalresearch.ca/), Global Research, 2014

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

[Become a Member of Global Research](#)

Articles by: [Prof Michel](#)

About the author:

Michel Chossudovsky is an award-winning author, Professor of Economics (emeritus) at the University of Ottawa, Founder and Director of the Centre for Research on Globalization (CRG), Montreal, Editor of Global Research. He has undertaken field research in Latin America, Asia, the Middle East, sub-Saharan Africa and the Pacific and has written extensively on the economies of developing countries with a focus on poverty and social inequality. He has also undertaken research in Health Economics (UN Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), UNFPA, CIDA, WHO, Government of Venezuela, John Hopkins International Journal of Health Services (1979, 1983) He is the author of 13 books including *The Globalization of Poverty and The New World Order* (2003), *America's "War on Terrorism"* (2005), *The Globalization of War, America's Long War against Humanity* (2015). He is a contributor to the *Encyclopaedia Britannica*. His writings have been published in more than twenty languages. In 2014, he was awarded the Gold Medal for Merit of the Republic of Serbia for his writings on NATO's war of aggression against Yugoslavia. He can be reached at crgeditor@yahoo.com

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