

EL LÁSER ESTADOUNIDENSE EN PRUEBAS QUE DESTROZÓ EL AVIÓN DE GERMANWINGS, DEJA DESPUÉS A OSCURAS A HOLANDA

Sorcha Faal informando a sus suscritores occidentales.

<http://www.whatdoesitmean.com/index1855.htm>

29 marzo 2015

Un nuevo informe del Ministerio de Defensa¹ circulando hoy por el Kremlin sostiene que la prueba fallida de las Fuerzas Aéreas estadounidenses del 24 de marzo pasado, con su Sistema de Defensa Aérea por Láser Líquido de Alta Energía (*High Energy Liquid Laser Area Defense System* - HELLADS²) que intentaba abatir una ojiva nuclear simulada de la Federación rusa, y que acabó derribando el vuelo 9525 de Germanwings, matando a los 150 pasajeros que iban a bordo, se repitió de nuevo el viernes 27 de marzo, con el resultado esta vez de un desastroso apagón en la red eléctrica del norte de Holanda³, incluida Amsterdam.



Según este informe, la prueba HELLAD del viernes que sumió en la oscuridad todo el norte de Holanda fue la tercera de este tipo llevada a cabo por la OTAN en los últimos 24 meses. Las otras dos pruebas anteriores habían tenido como consecuencia:

1. el susto que pudo acabar en catástrofe del vuelo LF1172 de Lufthansa sobre Francia, el 14 de mayo del 2013⁴.
2. la destrucción del vuelo 9525 de Germanwings del pasado 24 de marzo, de nuevo en vuelo sobre Francia⁵.

1 [MoD](#)

2 [HELLADS](#)

3 <http://rt.com/news/244537-power-outage-north-holland/>

4 <http://www.airlinereporter.com/2013/05/catching-a-lufthansa-airbus-a321s-rapid-descent-live/>

5 <http://www.whatdoesitmean.com/index1852.htm>

El casi desastre de mayo de 2013 del vuelo LH1172 de Lufthansa, sigue diciendo el informe, eran las pruebas preliminares de HELLADS realizadas por la OTAN, en preparación del lanzamiento el 22 de mayo del 2013 de un misil balístico intercontinental (Intercontinental Ballistic Missile - ICBM⁶) desde la base aérea de Vandenberg en California. Esto, según el Ministerio de Defensa, es lo que resultó la causa determinante del incidente aéreo que casi acaba en catástrofe, en la que este avión de pasajeros empezó un rápido descenso que al cabo de unos minutos fue controlado por los pilotos, desviándose a otro aeropuerto.

Asimismo, según el informe, el lanzamiento del Misil Balístico Intercontinental (ICBM) del 23 de marzo que destruyó al vuelo 9525 de Germanwings fue seguido por el lanzamiento del ICBM del viernes 27 de marzo ⁷, que cortó el suministro eléctrico del norte de Holanda.

Para conocer exactamente cómo se llevan a cabo estas pruebas de ICBM-HELLADS, el informe explica que se dispara un Misil Balístico Intercontinental Minuteman-III LGM-30G a una altitud de 1.120 kilómetros (700 millas), a una velocidad cercana al Mach 24 (aproximadamente a 15.000 millas por hora, tras lo cual despliega un Avanzado Vehículo de Reentrada Maniobrable (Advanced Maneuverable Reentry Vehicle - AMaRV ⁸) en la órbita Polar, y el armazón del vehículo cae en el Océano Pacífico.

Según los expertos del Ministerio de Defensa indican en este informe, es entonces cuando se dispara sobre este AMaRV, que simula múltiples cabezas nucleares, con los láseres de alta energía de HELLADS, para destruirlo mientras intenta la reentrada en dirección a su objetivo.

Sin embargo, sigue diciendo el informe, el “fallo crítico” del HELLADS se ha producido porque se lo ha utilizado sobre la plataforma del bombardero B-1, tal como se ha venido haciendo en todas las demás pruebas, que además de ser continuamente comprobado en los días/semanas previos a las pruebas, es tristemente célebre por sus fallos de puntería.

6 <http://osimint.com/2013/05/22/usaf-test-launches-minuteman-3-icbm/>

7 <http://www.foxnews.com/us/2015/03/27/air-force-launches-minuteman-missile-from-california-base-in-2nd-test-in-less/>

8 AMaRV está guiado por un sistema de navegación autónomo diseñado para evitar ser interceptado por misiles antibalísticos.



El informe dice que el motivo de que la OTAN dirigiera la prueba del HELLADS el viernes, -tan sólo 3 días después de la colisión con el vuelo 9525 de Germanwings-, era como revancha ante el éxito de la prueba de disparo del misil balístico Rubezh RS-26 ⁹, realizada el día anterior, jueves, por la Federación rusa.

También dice que la OTAN está ocultando la verdad en relación al papel jugado por el HELLADS en el accidente del vuelo 9525 de Germanwings. El Servicio de Inteligencia Exterior (SVR ¹⁰) ya había informado anteriormente sobre la masiva operación de

9 <http://sputniknews.com/russia/20150326/1020029499.html>

10 <http://svr.gov.ru/>

encubrimiento que estaban llevando a cabo las agencias de Inteligencia Occidentales, haciendo recaer la responsabilidad del desastre sobre el copiloto del vuelo.

Sin embargo el informe del Ministerio de Defensa señala que la grabación de audio recuperada del vuelo 9525 de Germanwings muestra todo lo contrario de lo que la propaganda mediática ha estado difundiendo, en cuanto a que **primero** se escuchan los "gritos de los pasajeros", luego se hace un silencio, y el siguiente ruido es de "metal crujiendo", sonido de alarmas en la cabina de vuelo y un parloteo indescifrable por radio antes de que todo quede definitivamente en silencio ¹¹... Indicaciones todo ello, según señalan expertos en este informe, de que el avión sufrió un fallo catastrófico que mató primero a todos los pasajeros y tripulantes, tras lo cual el avión explotó en el aire... tal como lo demuestran los restos esparcidos por el terreno.



El informe concluye diciendo que tal como demuestran otros desastres del tipo del sufrido por el vuelo 9525 de Germanwings, no hay probabilidad alguna de que los gobiernos occidentales lleguen nunca a decir a la gente la verdad de lo que ocurrió.

Lo evidencia su continuado encubrimiento sobre el avión de Malaysia Airlines abatido por un avión de combate ucraniano el pasado año, y sobre el que el Ministro de Asuntos Exteriores Sergei Lavrov había nuevamente indicado el 19 de marzo¹² que los medios occidentales habían ignorado información de testigos oficialmente documentada, obtenida con anterioridad por los medios e investigadores rusos, incluyendo aquella que indicaba la presencia de un jet militar ucraniano en la proximidad del avión siniestrado. Hasta día de hoy la CIA americana todavía se niega a aportar sus informes que demuestran que esto es cierto.

11 <https://www.youtube.com/watch?v=oqk0BW6QDgs>

12 <http://sputniknews.com/military/20150327/1020072414.html>