

## Un Obama enfurecido por el avión abatido de Germanwings se niega a reunirse con el comandante en jefe de la OTAN

por Sorcha Faal, para sus suscriptores occidentales. - 27 de marzo de 2015  
<http://www.whatdoesitmean.com/index1854.htm>

Un nuevo comunicado emitido hoy por el servicio de inteligencia ruso (SVR) declara que el Presidente Barack Obama se enfureció tanto al conocer que los “ejercicios militares” del jueves habían abatido al vuelo 9525 de la Germanwings sobre el sur de Francia, acabando con la vida de las 150 personas que se hallaban a bordo, que ostensiblemente rechazó reunirse con el comandante jefe de las fuerzas aliadas occidentales, el secretario general Jens Stoltenberg, a pesar de los repetidos requerimientos de éste.

El juego de guerra de la OTAN que abatió el vuelo 0525 de Germanwings, según había informado el Ministerio de Defensa ruso en un comunicado anterior, se debió a un fallo en las pruebas que las Fuerzas Aéreas estadounidenses estaban realizando con su Sistema de Defensa Aérea con Láser Líquido de Alta Energía (High Energy Liquid Laser Area Defense System -HELLADS), intentando derribar el vehículo de reentrada de un Misil Balístico Intercontinental (ICBM) mientras llevaba a cabo una simulación de ataque nuclear por parte de la Federación rusa sobre la Base Aérea de Aviano, en Italia.

El Servicio de Inteligencia Ruso (SVR), observa en su informe que el Presidente Obama llegó a tener conocimiento de los peligros que estos ejercicios de entrenamiento militar con el láser planteaban para la aviación civil a principios de este mes, luego de que unos ejercicios de prueba similares casi ocasionaran la destrucción del vuelo LH1172 de Lufthansa sobre Francia, apenas dos semanas antes, produciéndole la rápida caída en picado antes de que sus pilotos/controladores fueran capaces de recuperar el control.

Lo más interesante que se remarca en este informe del Servicio de Inteligencia Ruso (SVR) son, sin embargo las contradicciones en que incurren las agencias de inteligencia occidentales, en lo que ellos denominan “una operación de encubrimiento masivo”, para impedir que sus ciudadanos sepan lo que verdaderamente le ocurrió al vuelo 9525 de Germanwings, y dirijan sus iras culpabilizando al copiloto Andreas Lubitz.



La cortina de humo que se ha llevado a cabo con el desastre del vuelo 9525 de Germanwings, prosigue el informe de los Servicios de Inteligencia Rusos (SVR), ha sido dirigida por una unidad de inteligencia especializada del FBI estadounidense, que acudió al

escenario a petición de la Unión Europea, la cual, como en incidentes anteriores de este tipo, y desconociendo los hechos, afirmó contundentemente que el incidente/desastre no había sido fruto de ningún acto terrorista.

Sin embargo, como los expertos del Servicio de Inteligencia Ruso indican en este informe, mientras por un lado declaraban su confianza de que el avión no había sido abatido por ningún acto terrorista, estas agencias de inteligencia occidentales lideradas por el FBI, han empezado ahora a inundar los medios informativos de sus países con información sobre que el copiloto Lubits sí era en realidad un terrorista, que cerró la puerta de la cabina al propio piloto del avión, y luego inició un rumbo deliberado de colisión contra la ladera de un monte francés.



Con la evidencia visual del vuelo 9525 de la Germanwings desparramado en miles de trozos en el lugar de la colisión, causando un campo de residuos que abarcaba centenares de acres en diferentes niveles de altitud de la montaña, y sin que pudiera identificarse un único lugar de impacto, la única conclusión lógica a que puede llegarse es que explotó en el aire, indica el informe. La operación de encubrimiento de las agencias de inteligencia occidentales está destinada a desviar la atención pública de lo que sus propios ojos puedan estarles diciendo, obligándoles a concentrar su mente en el “chivo expiatorio” del terrorista.

El informe explica que donde este operativo de cortina de humo fue quizás utilizado con mayor éxito fue en el ataque del 11 de setiembre de 2001 al Pentágono, ya que por medio del mismo se “convenció” al pueblo americano de que un avión secuestrado había sido estrellado allí, a pesar de que el informe inicial de la CNN declarase que no sucedió, y la evidencia fotográfica mostrase que el agujero dejado en la enorme estructura tenía el tamaño de un misil de crucero, no de un avión.



Más aun, comentan en este informe los expertos del sistema de inteligencia ruso (SVR), incluso aunque el copiloto Lubitz hubiera iniciado un choque sin pérdida de control (Controlled Flight Into Terrain - CFIT) con el vuelo 9525 de Germanwings, el Centro de Aviación de Lufthansa del Aeropuerto de Frankfurt lo hubiera detectado de inmediato a través de su Sistema de Direccionamiento y Notificación para Comunicaciones para Aeronaves (Aircraft Communications Addressing and Reporting System - ACARS), y lo hubiera corregido por control remoto.

La alta eficiencia de Lufthansa en el seguimiento de sus vuelos, comenta el informe, puede leerse en las propias palabras de la compañía explicando como funciona el Centro de Aviación:

*“El seguimiento constante de todos los aviones en los monitores del Centro de Mantenimiento de Control Técnico de Lufthansa controla el estado técnico de los aviones en todo el mundo, tanto en tierra como en el aire, y efectúa los procedimientos necesarios de control. Las condiciones estructurales de la aeronave, y las fechas de las tareas de mantenimiento y las revisiones planificadas son constantemente seguidas y controladas.”*

*Todo lo que forma parte de la dirección de la flota se controla aquí día y noche y en todo el mundo. En el Centro de Control de Tráfico de Lufthansa, en Frankfurt, el personal recopila todos los datos de la flota de Lufthansa que se halla operando mundialmente utilizando lo que se conoce como Sistema de direccionamiento y notificación para comunicaciones con aeronaves (ACARS - Aircraft Communications Addressing and Reporting System), una red de información que utiliza la radio HF (de alta frecuencia) y los satélites, y lo analiza. Las anomalías potencias son detectadas inmediatamente. ”*

Por tanto, con el Centro de Aviación de Lufthansa capaz de “detectar de inmediato” y de “efectuar los procedimientos de control necesarios”, incluso si sus vuelos se hallan ya en el aire, como el vuelo 9525 de Germanwings, remarca el informe, es inconcebible que no detectasen que uno de sus aviones estaba cayendo en picado en el sur de Francia, y no asumieran el control remoto del mismo antes de que se estrellase.



De hecho, para Lufthansa es tan críticamente importante ser capaz de controlar a sus aviones remotamente en el caso de una crisis/emergencia, prosigue el informe, que ése fue el factor decisivo para la adquisición de sus aviones Airbus, debido a que estas aeronaves tienen el sistema más sofisticado del mundo de vuelo por cable (fly-by-wire - FBW) <sup>1</sup> que reemplaza los controles de vuelo manuales convencionales de un avión por una interfaz electrónica.



En un sistema de vuelo por cable (fly-by-wire - FBW), explica el informe, los movimientos de los mandos de vuelo del piloto son convertidos en señales electrónicas que se transmiten por cables (de ahí el término *fly-by-wire*) y las computadoras de control de vuelo determinan como se debe mover el actuador de cada una de las superficies de control para proporcionar la respuesta ordenada. El sistema *fly-by-wire* también permite el envío automático de señales por parte de las computadoras de la aeronave para realizar ciertas funciones sin que intervenga el piloto, como ayudar automáticamente a estabilizar la aeronave, o impedir la realización de maniobras inseguras de la aeronave que no se ajusten a su área de maniobrabilidad.

Con el vuelo 9525 de Germanwings operando peligrosamente “fuera de su área de maniobrabilidad”, y con el Centro de Aviación de Lufthansa monitoreando en tiempo real y capaz de controlar al avión sin actuación del piloto a través de su sistema FBW, comenta este informe de SVR, queda claramente expuesto -como también lo demuestra la evidencia visual del lugar del impacto- que este avión de pasajeros explotó en el aire y fue incapaz de ser controlado remotamente.

Sin embargo lo más triste, concluye el informe, es que los occidentales no sabrán nunca la verdad de lo que ocurrió con el vuelo 9525 de la Germanwings, ya que sus gobiernos guerreros -que han matado a más de dos millones de personas<sup>2</sup> en esta última década-, saben la violenta reacción que se produciría si esa verdad llega a conocerse.

Aunque tristemente, esta propaganda masiva de encubrimiento de la destrucción total del vuelo 9525 de Germanwings ya no afectará al periodista deportivo iraní Hossein Javadi,

1 «pilotaje por mandos electrónicos», es un sistema que reemplaza los controles de vuelo manuales convencionales de un avión con una interfaz electrónica.

2 <http://www.infowars.com/globalist-wars-killed-over-2-million-people-in-last-decade/>

que tomó su última fotografía poco antes de iniciar su último viaje en el avión siniestrado. Cada uno puede irse preparando, desde luego, para todas las noticias sensacionalistas que pronto empezarán a aparecer para apoyar el encubrimiento... después de todo, estos monstruos han demostrado que funciona, y la gente ha demostrado con creces que se contentan con mentiras.



**hjk1359**

📍 Hotel Hesperia Tower

🕒 1d

