

---

El vuelo MH17: «Es posible que nunca sepamos que ocurrió»

01/09/2014



Durante semanas la comunidad internacional ha braceado en un interminable cruce de acusaciones. El gobierno ucraniano acusó a los grupos prorrusos y estos a Kiev.

Mientras un grupo internacional de expertos, liderados por técnicos holandeses, trabaja en la reconstrucción del siniestro, RIA Nóvosti ha contactado a Jeff Price, uno de los mayores expertos en seguridad aeronáutica de Estados Unidos, profesor de la Universidad de Denver y autor de algunos de los manuales fundamentales en la materia.

Price ha reflexionado anteriormente sobre otros derribos de aviones comerciales por misiles. "KAL 007 quizá sea el más famoso, pero fue causado por un misil aire-aire. El vuelo Irán Air 655 es también notorio, fue derribado por un crucero de la Marina de los Estados Unidos que lo confundió con un F-14 iraní (y recordemos que EE.UU. fue quien vendió los F-14 a Irán). La mayor parte de los accidentes han tenido lugar cuando los aviones comerciales sobrevolaron una zona aérea que tendrían que haber evitado".

Investigador con décadas de trabajo, Price se muestra convencido de que "es una mala idea sobrevolar zonas de conflicto armado. La ICAO (siglas que responden a la OACI, Organización Internacional de la Aviación Civil Internacional) debería de hacer recomendaciones y regular las zonas a evitar. Lo contrario se parece a colocar una autopista entre unos tiradores y sus objetivos, y luego esperar que nadie falle el tiro. Lo considero una

responsabilidad internacional (de la OACI) y una responsabilidad de la aerolínea. Si viajo con una compañía área, el piloto, la tripulación y la aerolínea son responsables de mi seguridad, y me gustaría pensar que eso significa no volar dentro de una tormenta, un tornado, ceniza volcánica y, también, una zona de guerra", sin olvidar que "las compañías aéreas deben garantizar la seguridad de sus rutas de vuelo, sus sistemas de navegación y comunicación y otros elementos operativos cuando la aeronave se encuentra entre dos aeropuertos".

Una de las grandes polémicas referidas al vuelo malasio es si los equipos forenses han podido acceder con la máxima urgencia y en las mejores condiciones al lugar del siniestro, pues "las pruebas comienzan a cambiar inmediatamente después del accidente. El viento, las condiciones meteorológicas, pueden hacer que los investigadores y los testigos cambien, de forma inadvertida o intencional, la apariencia, condiciones y localización de los restos, cambiando de paso la "historia" del accidente. El hecho de que no se haya permitido a los investigadores acceder inmediatamente al lugar podría afectar seriamente los resultados de la investigación. No creo que los expertos hayan sido capaces de trabajar en las condiciones que necesitaban. En general hace falta un año de investigación, y en este caso es posible que nunca sepamos que ocurrió".

Otro de los grandes misterios es el tipo de armamento usado para derribar el avión. ¿Fue lanzado desde una batería antiaérea? "Lo más probable es que fuera un misil Buk, aunque hay que tener en cuenta que no dispongo de otra información que la que se maneja públicamente. Si es un Buk se trata de un misil equipado con radar. Los aviones comerciales con un sistema antimisiles, muy pocos, lo tienen para defenderse de proyectiles disparados manualmente, que siguen la fuente de calor de los motores, pero no contra sofisticados equipos montados sobre vehículos. Cuando discutimos la seguridad aérea normalmente nos preocupamos de los misiles SA-7, SA-18 y US Stinger, pero no de plataformas más grandes, equipadas con radar o sistema de infrarrojos, porque son equipos fuera del alcance del terrorista habitual".

Respecto a la ausencia de pruebas y fotografías satelitales concluyentes, Price advierte que "entra dentro de lo posible que muchos satélites cubrieran esa área, pero los países que cuentan con satélites en el espacio normalmente no quieren divulgar cuáles son sus fuentes ni cómo recogen la información, incluso después de una tragedia como esta. Así, la ausencia de fotos tendría más que ver con las fuerzas que controlan la zona y que no quieren que los investigadores puedan entrar o que las imágenes se hagan públicas".

¿Y no es también posible que no hubiera ningún satélite vigilando la zona en ese preciso instante?

"Claro, sí, de hecho es una creencia habitual pensar que los satélites vigilan todo, todo el tiempo, y creo que las películas de Hollywood han hecho mucho por perpetuar el mito".

También se ha especulado con que el misil fuera disparado desde un avión de combate. "Podría ser así, pero no he escuchado mucho esa teoría. La posibilidad de que hubiera sido un avión de combate parece menos creíble que la de que fuera un accidente, aunque también es cierto que un piloto no necesita tener sus ojos en el objetivo, algunos misiles pueden ser disparados desde distancias que van de varias docenas a varios cientos de kilómetros de distancia".

Perpleja y asustada, la opinión pública se pregunta cómo garantizar la seguridad aérea en una época de armas tan sofisticadas, y en la que algunos gobiernos y/o organizaciones paramilitares o terroristas son capaces de derribar un avión de pasajeros. De nuevo, se trata de aplicar el sentido común: "Es fundamental identificar las zonas de guerra y reorientar el tráfico. Esta es una función de la OACI. En segundo lugar las compañías aéreas tienen que preocuparse más por los lugares por los que vuelan sus aeronaves. Es tremendamente caro (aproximadamente un millón de dólares por aeronave) equipar todos los aviones comerciales con sistemas de detección y deflexión (desvío) de misiles basándonos en los pocos incidentes que han tenido lugar.

Comprendo que haya quien diga, bueno, pero si permiten salvar una sola vida ya merecen la pena. Sí, pero podríamos decir lo mismo acerca del hecho mismo de volar, o sea, que no deberíamos volar porque así

salvaremos vidas, y lógicamente no tiene sentido. La seguridad aérea funciona de forma similar. Puedes invertir una suma de dinero pero a partir de cierto punto empieza a ser demasiado dinero determinada para mitigar un riesgo muy pequeño. Si todo lo que evitamos es un riesgo del 0000009%, ¿deberíamos de gastar un par de billones de dólares para incrementar la seguridad de forma infinitesimal? Encima, no hay certeza absoluta de que los sistemas siempre funcionen".

Quizá, finalmente, se trate de una cuestión puramente estadística. La protección absoluta frente a todo tipo de amenaza resulta un paradigma inalcanzable. "Nunca alcanzaremos un 100% de seguridad. La vida es un deporte de riesgo. Los seres humanos tratamos de reducir el riesgo todo lo posible, pero al final alcanzamos un punto inevitable en el que tenemos que afrontar ciertos riesgos si queremos seguir vivos. La seguridad tiene que ver con capas de disuasión, las suficientes como para que quien desee dañar a la aviación decida que no merece la pena". Sin olvidar las grandezas y contradicciones de la democracia, claro, "dado que mientras vivamos en sociedades democráticas siempre nos enfrentaremos a la gran ironía de que la gente que quiere agredirnos está protegida por las leyes de la sociedad que intentan destruir".

---