

The book cover features a white background with a dense pattern of red splatters and streaks, resembling blood. A large, solid red rectangle is positioned in the center, containing the title and author information. In the top left corner, there is a circular metallic object, possibly a coin or a bullet casing. On the right side, a silver bullet casing is visible, oriented vertically. The overall aesthetic is dark and somber, reflecting the book's subject matter.

Любимов В Н

Фантасмагория полёта рейса mh17

Москва
2020

18+

Владимир Николаевич Любимов

Фантасмагория

полёта рейса mh17

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=58142944
SelfPub; 2020*

Аннотация

Замысел книги возник недавно, после того как количество материала по этой теме превысило критический уровень. По мере написания пришлось делать необходимые расчёты. Кроме того, после параллельного чтения «Вечера на хуторе близ Диканьки» Н.В.Гоголя появились ассоциации в части описываемых фантастических ситуаций. А в целом книга посвящена описанию большой лжи в нашей жизни, ложь представляет огромную опасность, её разоблачение должно осуществляться с колоссальной тщательностью и вниманием.

Содержание

Введение	5
Глава 1. Катастрофа и её предпосылки	12
1. Гражданская война на Украине	13
2. Военные учения ЗРК БУК, проводимые ВСУ	17
3. Незакрытие Украиной воздушного пространства	19
4. Антироссийская кампания на Украине	20
5. Военное противостояние стран НАТО и России	21
6. Американская практика	24
7. Американские ушки	26
8. Американские ручки	27
9. Присоединение Крыма к России	28
10. Погодные условия	29
11. Состояние здоровья экипажа	31
12. Техническое состояние самолёта	32
13. Обслуживание в аэропорту вылета	34
14. План полёта и диспетчерское обслуживание	36
15. Исправность наземного оборудования	38
16. Закрытие РФ воздушного пространства	40
17. Решение малазийского суда	41

Выводы	42
Глава 2. Траектория Боинга	43
1. Полёт до Донбасса	43
2. Траектория Боинга в процессе падения	50
Глава 3. Возможные причины крушения	71
Глава 4. Последующие события	89
1. Нидерланды	91
2. Соединённые Штаты Америки	97
3. Украина	103
4. Российская Федерация	107
5. Малайзия	111
6. Голландское «следствие»	113
7. Голландское «суд»	120
Заключение	127

Введение

Прежде чем начинать рассмотрение существа дела, приведём единицы измерения, которые применяются в различных сообщениях, публикуемых по этому вопросу. Кроме того, необходимо пояснить некоторые авиационные, и не только авиационные, термины.

Высота полёта на Западе (имеется в виду, в первую очередь, Западная Европа) измеряется в футах (ft). В России – в метрах (м). Соотношение: 1 фут = 0,3048 м. Таким образом, высота 10 000 м соответствует 32 808,4 фута, а 33 000 футов – 10 058,4 м, 32 000 футов – 9 753,6 м, 31 000 футов – 9 448,8 м. Высота полёта является одной из характеристик траектории самолёта. В данных о воздушной обстановке высота полёта обычно даётся с точностью до десятков единиц, то есть на Западе высота 330 означает 33 000 футов, а в России высота 100 означает 1000 м (Шереметьево-Круг), на РЛС типа «Утёс» высоты не сокращаются, пишутся как есть, в метрах. По высотам траектории самолётов разводятся во избежание столкновений, минимальная разность центров эшелонов-высот 300 м. Кроме того, ограничения на высоты полётов вводятся странами в районах боевых действий или стрельб в виде запрещения полётов ниже указанного потолка (эшелона), например, ниже FL320, то есть ниже 32 000 футов, как это сделано на Украине в рай-

оне Донбасса, где и произошла катастрофа самолёта рейса mh-17. На одной и той же высоте самолёты могут лететь только вдогонку, не уменьшая расстояния между ними в 30 км. Из-за разных скоростей периодически одни лайнеры догоняют другие, летящие на той же высоте, и необходимо сделать обгон. Для этого обгоняющий должен сменить высоту полёта – подняться или опуститься. Обгон сбоку по одной трассе в небе запрещён.

Скорость самолёта измеряется в км/ч. Чтобы перевести скорость в единицы м/с, необходимо разделить её на 3,6; то есть скорость 900 км/ч соответствует 250 м/с. На Западе принято измерять скорость в узлах (kn, kt или, по-русски, уз). 1 узел равен скорости равномерного движения, при которой тело за один час проходит расстояние в одну морскую милю (или, иначе, навигационную милю, равную 1,852 км). Таким образом, скорость 900 км/ч соответствует 486 уз.

Расстояния в России измеряют в метрах (м) или километрах (км). На Западе применяют, кроме фута, ещё, как выше упомянуто, морскую милю (nm).

Временные отрезки измеряются единообразно везде в часах, минутах, секундах (чч: мм:сс) в пределах суток. Сутки помечаются по григорианскому календарю (год, месяц, число). Но начало отсчета в сутках зависит от местного поясного времени. Для нулевого гринвичского меридиана время называют Среднее Время по Гринвичу (GMT). Однако для точного отсчёта это время не устроило научную обществен-

ность, и было предложено Всемирное Скоординированное Время (UTC) и Всемирное Время (UT1). Для гражданского использования GMT, UTC и UN1 неразличимы; принято использовать время UTC, шкала которого основана на равномерной шкале атомного времени. Время в часовых поясах отсчитывается от UTC в положительном (на восток) или отрицательном направлении. Следует также помнить, что время по UTC не переводится ни зимой, ни летом. Поэтому для тех мест, где есть переход на летнее время, меняется смещение относительно UTC. Как это относится к данной теме? Очень просто. Полётное время отсчитывается в шкале UTC, но в конкретной стране пролёт самолёта фиксируется по местному времени. Так, самолёт рейса mh-17 пролетал над Украиной в 13:00 UTC, или 16:00 местного времени (Киі). Следует ещё отметить, что пресса США зачастую использовала временную шкалу Западного полушария – EDT – при освещении событий на Украине. На лето 2014 года Киі = EDT + 7.

Теперь перейдём к трассам, по которым летят самолёты. Они далеко не похожи на прямые или гладкие линии. Как правило, это ломаные линии, представляющие собой набор отрезков между точками, в которых расположены радиомаяки, дальность действия которых не превышает 120 км. Поэтому данные, выдаваемые на некоторых сайтах, типа Флайтрадар24, являются сглаженной траекторией полёта самолёта. Итак, самолёт перемещается по трассам, проходя-

щим примерно через радиомаяки, которые заранее на земле утверждены. Для этих трасс придуманы специальные обозначения, например, L980 или W633. Лайнер может отклоняться от средней линии назначенной трассы не более 5-ти км. С земли за этим должны четко следить авиадиспетчеры и корректировать полёт.

Погода на трассе. В расписании всегда заложено время полёта из одного города в другой. Оно считается по наиболее оптимальной трассе при стандартном состоянии атмосферы. На самом деле каждый полёт индивидуален. Трассы могут меняться, как в зависимости от направления и скорости ветра по ним, так и по ряду других причин, например, военные учения или пролёт лидера государства. Это может привести к увеличению или уменьшению времени полёта. Большую роль играет ветер, который на высоте 10000 метров может достигать 200 км/ч и больше; около грозовых туч, поднимающихся до 13 км, возможны порывы ветра, вызывающие тряску самолёта. Иногда прилёт приходится на время до открытия аэропорта утром (для тех, которые работают не круглосуточно). Крупные авиакомпании получают ветровой прогноз из единого международного центра в Лондоне. Он включает скорости и направления ветров на разных высотах по конкретным трассам. Обновление прогноза происходит каждые полчаса. Когда лайнер взлетает, летчики уже точно знают, каким маршрутом они полетят, какой будет ветер на нем и сколько времени займёт сам полёт.

Как отслеживают самолёты на воздушной трассе? Для этого существуют радиолокационные станции на диспетчерских пунктах отслеживания воздушной обстановки, имеющихся в каждой стране и обслуживающих воздушный трафик не только внутри страны, но и международный. У каждого диспетчерского пункта есть своя зона ответственности, в пределах которой он принимает прилетающие самолёты, проводит их по положенным трассам и сдаёт после пролёта по своей зоне другим диспетчерским пунктам, которые, в свою очередь, обязаны принимать лайнеры на обслуживание. Диспетчерские пункты с помощью радиосвязи (118–137 МГц) периодически запрашивают пилотов и, если требуется, передают им корректировки. Любители, как выше отмечалось, могут отслеживать трассы самолётов на сайтах Флайтрадар24, Флайтавар или с помощью специальных приёмников сигналов от автоматических передатчиков (транспондеров) лайнеров.

План полета подготавливается авиакомпанией в соответствии с авиационными правилами и передаётся в орган управления воздушным движением. Экипаж получает рабочий план полета, соответствующие НОТАМы (извещение пилотам об ограничениях полёта от стран, где происходит полёт), данные о грузе и метеоданные.

Все крупные транспортные воздушные суда оснащены двумя типами самописцев, также называемыми «чёрными ящиками». Самописец полётных данных регистрирует все

ключевые данные полёта, относящиеся к работе двигателей, высоте полёта, скорости, маршруту и т. д. Некоторые самописцы могут регистрировать до тысячи различных данных в течении 25 часов полёта. Речевой самописец регистрирует разговоры и звуки в кабине пилотов. Записываются и разговоры между пилотами, с диспетчером и звуки в кабине, например, сигнал тревоги.

Помимо самописцев, каждое крупное транспортное воздушное судно оснащено аварийным радиомаяком. Он приводится в действие при крушении самолёта или включении экипажем. После включения аварийный радиомаяк по спутниковой связи передает сигнал на станцию, что позволяет определить местонахождение воздушного судна.

Помимо системы радиосвязи на каждом современном авиалайнере установлена адресно-отчётная система авиационной связи (ACARS). Данная система используется для обмена полётными данными или информацией о воздушном судне между бортом и наземными станциями. Сообщение идет по спутниковой (SATCOM) или радиосвязи (ОВЧ). Классификация по международному регламенту радиосвязи определяет диапазон ОВЧ как метровые волны 10 м – 1 м (очень высокие частоты – от 30 до 300 МГц). Метровые волны распространяются, в основном, в пределах прямой видимости.

Вышеприведенная информация будет полезна при чтении основного текста, целью которого является описание пери-

петий в расследовании катастрофы 17 июля 2014 года Боинга 777 рейс mh17 на территории Донецкой народной республики (бывшая Донецкая область, Украина). Всё дело в том, что расследование формально проведено, но остаются вопросы. Кроме того, данная катастрофа не обычная, причины её не выяснены, и поэтому она попадает в разряд 6 % непонятных катастроф. И в то же время она остаётся крупнейшей в том 2014-м.

И ещё – замечание по поводу статистики. Бывает статистика лицеприятная, когда количество катастроф относится к общему числу вылетов, или количество жертв относится к общему числу перевозимых пассажиров, или количество жертв авиакатастроф сравнивается с количеством жертв автокатастроф или летальностью от, например, туберкулёза. Но бывает статистика нелицеприятная, когда число погибших относится к числу пассажиров, подвергающихся опасности на самолётах, которые терпят аварии. Оценка такой статистики выше 50 %. Для рассматриваемого случая – это все 100 %. Не учитывая страшного состояния жертв и страшного состояния чувств их родных и знакомых.

И, наконец, приводим значения слова «фантасмагория» в том смысле, который принят в данном тексте. Это – «нечто, существующее лишь в воображении; причудливое стечение обстоятельств». Первое значение применяется в отношении к людям, второе – к природе, среде, обстановке.

Глава 1. Катастрофа и её предпосылки

17-07-2014 потерпел крушение самолёт Малазийских авиалиний Боинг 777-200 рейс mh-17 Амстердам – Куала-Лумпур. Погибли все: и экипаж, и пассажиры – 298 человек. Время крушения – примерно 13.20 UTC (всемирного времени) или 16.20 по местному времени. Место крушения – пригородная зона украинского (ДНР) областного центра Донецк в районе города Торез. Казалось бы, это людное цивилизованное место в центре Европы, но прошло 6 лет, а тайна этой страшной катастрофы не развеяна. Иначе, как фантазмагорией это не назовёшь.

Вначале рассмотрим предпосылки к возникновению этой катастрофы. Под понятием «предпосылки» будем понимать события, происходящие ранее и продолжающиеся 17 июля, которые могут иметь отношение к крушению.

1. Гражданская война на Украине

Главной проблемой является гражданская война на Украине из-за языковых и административных притеснений русского населения юго-востока. Разногласия между русскоговорящим населением Украины, доминирующем, в основном, в областях Донецкой, Луганской, Харьковской, Днепропетровской и автономной республике Крым, и украиноговорящем населением всегда существовали и ярче всего проявлялись в результатах президентских выборов. Но после Майдана в Киеве, проведенного националистически настроенной частью населения с помощью политиков Германии, США, Франции и Польши в феврале 2014 года, произошёл правительственный переворот. В результате легитимный президент был свергнут, назначено новое правительство, генеральный прокурор, судьи Конституционного суда. Принимается закон, ограничивающий статус русского языка, и это в то время, когда 90 % населения Украины говорит на русском, в Верховной раде не все депутаты владеют украинской мовой, да и президент частенько грешит «региональным» русским. Как это назвать, если не фантазмагорией. Ведь в Европе, куда Майдан собирает Украину, общепринято уважительное отношение к национальным языкам. Так, Финляндия и Ирландия – двуязычны, Бельгия – трехязычна, Швейцария – четырехязычна. Федеративными го-

сударствами являются Германия, Швейцария, Бельгия.

Чего же хочет Украина, ограничивая русский язык? Превратиться в моноязычное государство? И её толкают к этому извне. И что получила Украина после Майдана? На юго-востоке Украины после прихода оппозиции к власти стали возникать протестные акции против действий ультраправых националистических организаций и в защиту статуса русского языка. Протесты были вызваны отказом нового руководства учитывать мнения и интересы значительных групп населения, настроенных на сохранение тесных связей с Россией, и намерением усилившихся после Майдана экстремистских группировок распространить на регионы юго-востока приёмы силового давления, применённые в ходе массовых волнений в Киеве и на западе Украины. Постепенно недовольство переросло в [вооружённое противостояние](#), что привело к провозглашению Донецкой и Луганской народных республик. В других русскоязычных областях Украины – Харьковской, Днепропетровской и Одесской – волнения были жестоко подавлены Национальной гвардией, набранной из националистов. Для подавления антиправительственных выступлений в Донбассе украинское руководство в середине апреля объявило о начале силовой операции. К июлю гражданская война на Донбассе была в разгаре. Вначале успех сопутствовал вооружённым силам Украины. В июле ДНР и ЛНР контролировали только небольшие области вокруг Донецка и Луганска, где шли ожесточённые бои. Чтобы закон-

читать войну, армии Украины требовалось ещё немало усилий. Есть много фактов, что решающее наступление украинских военных было приурочено как раз к 18 июля. Боевые сводки из блога Стрелкова, министра обороны ДНР на тот момент, подтверждают это тотальное наступление киевских военных на Снежное против народных республик Донецка и Луганска, позволяя украинской армии проникать все глубже и глубже, фактически раскалывая Донецк и Луганск. Крупное военное наступление ВСУ действительно было начато после катастрофы mh17. Киевский режим предпринял три массированных наступления с севера, запада (из Артемовска, откуда возникла танковая атака) и с юга.

Таким образом, ход гражданской войны на Украине мог повлиять на возникновение крушения mh17, и косвенно свидетельствует о возможном его использовании в интересах Киева.

Не обсуждается использование крушения в интересах ополченцев, поскольку средств поражения самолёта на больших высотах у них не было. Вернее, было много сообщений о захвате ополченцами украинских ЗРК БУК и опровержений, были даже вбросы о поражении самолётов ВСУ на высотах, недоступных переносным ПЗРК, но реальных подтверждений не было. Всё-таки между захватом ЗРК БУК и его использованием «дистанция огромного размера». Да и как-то не верится, что украинцы придвигали эти комплексы, бесполезные против ополченцев, у коих не было авиации, так

близко к местам боёв, что их могли захватить ополченцы. Однако, можно себе представить такую ситуацию, что водитель зенитной установки заблудился, или заболел, или струсил, или предал, или машина заглохла, или расчёт продал установку ополченцам. То же самое касается и слухов про авиацию ополчения, которое «захватило» некий украинский военный самолёт. Надо как-то ограничивать своё воображение.

2. Военные учения ЗРК БУК, проводимые ВСУ

Странность этих учений в том, что, во-первых, они проводились (вернее, продолжались) в день катастрофы Боинга, а во-вторых, у «сепаратистов» в этот момент не было своей авиации, подпадающей под действие ЗРК БУК, принимающих участие в этих учениях. Вот такое «причудливое стечение обстоятельств» и «нечто, существующее лишь в воображении (украинцев)». Кстати, 25 июня Совет Федерации РФ отменил своё мартовское постановление о возможном использовании войск РФ на Украине, так что угрозы вторжения со стороны России не было. Вообще, проведение таких учений ВСУ вызывает определённый напряг. Известно, чем закончились военные учения зенитчиков 2001 года в Крыму. (В ходе учений 4 октября первым дивизионом 96-й зенитной ракетной бригады войск ПВО Украины был осуществлён пуск ракеты 5В28 зенитно-ракетного комплекса С-200В по самолёту-мишени, а был сбит гражданский самолёт Ту-154 авиакомпании «Сибирь» с 78-ю жертвами). Согласно предоставленным МО РФ чётким спутниковым снимкам 16 июля ВСУ разместила вблизи Донецка 3 зенитные батареи ЗРК БУК М1. Они включали в себя пусковые, погрузочные и радиолокационные установки, расположенные в непосредственной близости от будущего места

крушения mh17. Радиолокационная система для этих ракетных батарей была расположена в 5 км к северу от Донецка. 17 июля, в день происшествия, эти батареи были переброшены на позицию в 8 км южнее Шахтерска. В дополнение к этому в непосредственной близости от места происшествия выявлены два других радиолокационных узла. Эти системы ЗРК имели дальность действия 35 км и высоту полета целей – 25 км. С 18 июля, после крушения рейса mh17, киевские пусковые установки БУК были выведены из указанных зон.

В отличие от повстанцев, в ВСУ имеется около 27 ракетных комплексов БУК. Учения украинских ЗРК БУК прекрасно вписывались в украинско-польские совместные учения авиационных подразделений «Безопасное небо – 2014», проводимых на территориях Польши и Украины, начиная с июля включительно; в учениях было задействовано более 300 человек и 20-ти самолётов. Если будет доказана связь крушения Боинга с этими учениями, это окажется замечательной насмешкой над названием этих учений. Итог – эта предпосылка должна рассматриваться как приоритетная при обвинении властей Украины в совершении сбития Боинга рейса mh17, если будет верна версия поражения Боинга ракетой «земля – воздух».

3. Незакрытие Украиной воздушного пространства

Удары повстанцев по украинским самолетам в этом районе были обильны и результативны. Только за последнюю неделю перед крушением mh17 два украинских военных самолета были сбиты, а третий повреждён. Правда, происходило это на высотах, меньших тех 10 км, на которых курсируют Боинги. И Украина приняла некоторые меры по ограничению нижней высоты полёта до FL320 с 14 июля, то есть до 9754 м. Почему не до FL350 – риторический вопрос? Наверное, кто-то начал считать бабки! Эксперты утверждали, что операторы продолжали летать по всей зоне, потому что это был самый быстрый и дешёвый маршрут. Отметим, что в их числе были представители Германии, Франции, Австралии и Юго-Восточной Азии – Индия, Малайзия, Сингапур.

Итог – незакрытие воздушного пространства Украиной над зоной боёв также является косвенной предпосылкой при условии, что это является тщательно спланированной акцией.

4. Антироссийская кампания на Украине

Новый киевский режим развернул антироссийскую кампанию, обвиняя во всех украинских бедах Россию. Эта кампания попала на хорошо подготовленную почву, благодаря усилиям западноукраинских националистов, американских «историков» и политиков. Она охватила не только культуру, но и экономику, и политику, и частную жизнь, захватив все слои украинского общества. Она поддерживалась и извне за счёт пропаганды в западных СМИ, политических заявлений и грантов. Каждый украинец желал внести свой вклад в это благое дело, а в особенности – подрастающее поколение. Те, которые были против, вынуждены молчать. Антироссийские демонстрации были нормой жизни. Украина присоединилась к западным санкциям против РФ, ограничила въезд для россиян, ограничила трансляцию российских телеканалов. Раздавались призывы сбивать гражданские самолёты российских авиакомпаний, которых пролетало немало над территорией Украины.

Итог – антироссийская кампания на Украине с призывам к сбитию российских самолётов является хоть и косвенной, но достаточно неприятной предпосылкой к крушению Боинга. Чем это не «причудливое стечение обстоятельств»?

5. Военное противостояние стран НАТО и России

На территории Восточной Европы после распада Варшавского блока сформировалось противостояние стран НАТО и Российской Федерации в связи с проведением Российской Федерацией независимой внешней политики. Здесь наблюдается повышенная активность военных структур США и НАТО. В государствах Балтии и Польше, сменяя друг друга, «гостят» американские десантники, которые тренируются сами и тренируют армии балтийских государств. Существуют планы НАТО создать из воинских подразделений государств Восточной Европы – членов НАТО – силы быстрого реагирования в количестве от 4 тысяч до 10 тысяч человек с соответствующей военной инфраструктурой, которые будут дислоцированы возле рубежей РФ. Добавьте сюда постоянное дежурство в воздухе на западных границах России военных самолётов НАТО, которые могут нести под своими крыльями американские атомные бомбы. Кроме того, следует отметить размещение в Румынии и Польше элементов американской системы ПРО, регулярное посещение черноморской акватории боевыми кораблями НАТО, на которых размещены крылатые ракеты дальнего действия и системы ПРО, постоянные учения воинских частей НАТО у наших границ, угрозы, которые раздаются в адрес Москвы из Ва-

шингтона, Брюсселя и других европейских столиц.

Перед лицом угроз, создаваемых вооружёнными силами НАТО, МО РФ принимало свои меры. Сразу несколько масштабных учений началось в 2014 году в Южном и Восточном военных округах. Всего, по данным МО РФ, в летнем периоде обучения, который длится с июня по ноябрь, было запланировано около 300 тактических учений уровня батальона и выше. Итогом боевой подготовки стало проведение в сентябре 2014 года стратегического командно-штабного учения "Восток-2014".

Граница противостояния НАТО и РФ включает и район Украины, где идёт гражданская война. Именно здесь и могла произойти провокация! Неудивительно, что военные из стран НАТО принимают участие в антитеррористической операции (так её называет официальный Киев) ВСУ, оказывают военную, политическую и финансовую помощь киевскому у режиму. Ополченцы ДНР и ЛНР, в свою очередь, получают поддержку от добровольцев из РФ и других стран. Украина начала обвинять РФ в помощи повстанцам и даже в прямой агрессии. В Киеве на открытой площадке была открыта выставка оружия, поставляемого и используемого РФ в Донбассе. Однако, такое же оружие используют и ВСУ, оно было сделано в СССР. В Донецке была открыта аналогичная выставка, демонстрирующая оружие, поставляемое странами НАТО киевскому режиму; такое оружие могло быть взято ополченцами только в бою.

Итог – противостояние стран НАТО и РФ, несомненно, косвенно повлияло на возникновение ситуаций, подобных катастрофе Боинга; целью их появления является помощь НАТО для Украины в ведении гражданской войны, а также размещение своих военных контингентов вблизи границы с РФ.

6. Американская практика

В 1962 году Пентагоном создан документ, предполагающий проведение операции сбития гражданского самолёта в качестве провокации против Кубы. Ещё ни одна страна, ни одна террористическая организация не додумалась создать подобное. Это был первый официально известный план по уничтожению гражданского самолета и использованию этого факта в качестве подложной провокации. Национальный архив США обнаружил этот ранее засекреченный документ примерно за пять месяцев до теракта 11 сентября 2001 года. Документ, призванный оправдать военную интервенцию США против Кубы и подготовленный для министра обороны Роберта Макнамары, предполагает проведение серии провокационных диверсий, под кодовым названием «Операция NORTHWOODS», которые предполагалось осуществлять Соединенными Штатами по различным целям и по которым ответственность возлагалась на президента Кубы Фиделя Кастро. Датированный 13 марта 1962 года этот совершенно секретный документ был подготовлен офицером по специальным операциям, генералом Эдвардом Лансдейлом. Планы предусматривали потопление лодки с кубинскими беженцами, следовавшей из Кубы к берегам США, взрыв американского судна в кубинских водах и, что еще более важно, в свете недавнего падения Боинга рейса mh-17 Малай-

зийских авиалиний над восточной Украиной, симулирование нападения кубинских ВВС на гражданский реактивный лайнер.

Итог – поскольку этот документ был рассекречен, но не дезавуирован, приходится полагать, что подобные провокации США продолжают применять, что отразилось в провокационном полёте южнокорейского Боинга к границам СССР в 1983 году; эта предпосылка косвенная, но в данном случае, при условии вины Украины, может оказаться достаточной для обвинения США в подстрекательстве и даже планировании. А «Операция NORTHWOODS» – это не фантазмагория, это не «нечто, существующее в воображении», это – существующая реальность, раскрывающая гангстерские повадки разведки, военных и политиков США.

7. Американские ушки

Всем уже известный факт – у США имеется новый экспериментальный секретный спутник, пролетающий над Восточной Европой в течение около часа и непосредственно над Донецком на востоке Украины с 16.06 до 16.21Киі. Очень странно, что именно в это время и произошла катастрофа. И ещё более странно, что этот спутник сделал снимки местности, где произошла катастрофа (и это было признано госдепартаментом США), но США отказались опубликовать эти снимки. Но когда имеется выгода для США, такие снимки публикуют; получается, что публикация космических снимков – это «причудливое стечение обстоятельств».

Итог – поскольку США признало наличие спутника и космических снимков, имеет место преступное желание сокрытия информации с целью обелить своего вассала.

8. Американские ручки

Существует ещё одна деталька, возможно объясняющая манёвры Боинга в районе боёв в ДНР. В СМИ стало известно, что все самолеты Боинг (за исключением немецкого флота Lufthansa) оснащены дистанционным переключателем маршрута полёта, манипулирование которым может быть доступно властям некоторых зарубежных странах, одной из которых являются Соединенные Штаты. Хотя это не признавалось публично, но такие системы для Боингов применялись с конца 1990-х годов и, по-видимому, были предназначены для управления коммерческим самолетом в случае террористического инцидента. Дистанционное управление было в этом самолете всегда, оно было предусмотрено ещё на стадии проекта Боинга 777. Сообщалось, что после 2001 года США внедрили систему дистанционного управления, которая активируется с земли по команде диспетчеров.

Итог – это тоже косвенная предпосылка на грани фантазмагории, однако её проверка должна быть проведена с помощью расшифровки записей «чёрных ящиков».

9. Присоединение Крыма к России

Существенной предпосылкой, как предполагают проукраинские блогеры, является присоединение Крыма к России. Рассмотрим, как это происходило, почему это явилось предпосылкой и по чьей вине. Так вот. Последним своим указом президент Украины Янукович сменил руководство Крыма, поставив пророссийского губернатора Аксёнова. Тот быстро организовал общекрымский референдум, на котором население полуострова проголосовало за отделение от Украины и за присоединение к РФ. 21 марта Государственная Дума приняла закон о включении Крыма в РФ. Киев разразился воплями на весь мир, что Россия аннексировала Крым. США и страны НАТО поддержали Киев, имея большие виды на Крым, как на непотопляемый авианосец на Чёрном море. В результате на РФ были наложены санкции, экономические и административные.

Но предпосылкой крушения Боинга явилось не это, а реакция Евроконтроля и FAA, запретившего полёты через Симферопольский сектор воздушного движения. Что, в свою очередь, привело к более интенсивному воздушному движению в остальных украинских секторах. Итог – эта предпосылка косвенная, и, если она сработала, то все вопросы надо адресовать органам Евроконтроля и FAA. А они молчат, как будто это не их рук дело.

10. Погодные условия

Десятая предпосылка – это погода на трассе полёта. Облачность, осадки, ветер, туман и другие метеорологические явления оказывают значительное влияние на пилотирование, приемы самолётовождения. По авиационной статистике число авиационных происшествий из-за погоды доходит до 20 %. Если же учесть авиационные происшествия, когда погода затрудняла действия экипажа или косвенно этому способствовала, то доля авиационных происшествий, связанных с погодой, увеличивается до 30–35 %. В сложную погоду пилоты допускают ошибки пилотирования в 50 % случаев при сильной болтанке самолёта в зонах грозовой деятельности. Статистика авиационных происшествий по погоде в гражданской авиации мира свидетельствует, что 20 % происшествий случаются высоко в небе на маршрутах полётов. В этих случаях около 30 % приходится на такие опасные для полётов явления погоды, как грозы, сильная турбулентность, вызывающая болтанку, и, наконец, интенсивное обледенение воздушных судов.

Физическое состояние атмосферы оказывает сильное влияние на аэродинамические силы (подъемную силу, лобовое сопротивление), действующие на лайнер, силу тяги двигателей, расход топлива, скорость, предельно допустимую высоту (потолок) полёта, на работу и достоверность показаний

аэронавигационных приборов. На высоте 10 км, кроме больших отрицательных температур, возможны сильные ветры до 100 м/с, что представляет значительную нагрузку на самолёт. В последнее время зафиксировано несколько катастроф самолётов, вызванных высотными штормами и турбулентностями. Прогноз погоды указывал на большую вероятность гроз в восточной части Украины.

11. Состояние здоровья экипажа

Важной предпосылкой успешного полёта является состояние здоровья экипажа и, в частности, здоровья пилотов. Известен случай, когда пилот гражданского самолёта сводил счёты с жизнью вместе с вверенным ему судном и пассажирами. Статистика утверждает, что 56 % аварий самолётов вызвано ошибками пилотирования; они, конечно, вызываются разными причинами, но в том числе и состоянием здоровья пилотов.

Летный экипаж рейса mh17 был целиком малазийским и состоял из двух командиров воздушного судна и двух вторых пилотов. Все пилоты имели допуск и квалификацию для управления Боингом 777. Сведения о состоянии их здоровья не вызывали подозрений. Командирам на момент взлёта было 44 и 49 лет, каждый из них налетал более 13 тысяч лётных часов; вторым пилотам было 26 и 29 лет с налётом более 3-х тысяч лётных часов каждый.

12. Техническое состояние самолёта

По авиационной статистике 17 % лётных происшествий зависят от неполадок самолёта. На самом деле перед вылетом тестируются основные узлы и агрегаты самолёта, при отклонениях от нормы эксплуатация судна запрещается. Но есть маленькие нюансы. Самолёт может быть старым, ремонт его может быть сделан нелицензионными узлами, может быть допущен перегруз самолёта перед вылетом и тп. К полетам допускаются только исправные воздушные суда, имеющие достаточный для выполнения конкретного полета остаток ресурса и срока службы, отвечающие техническим условиям, прошедшие проверку и подготовку в соответствии с установленной эксплуатационной ремонтной документацией.

Что касается самолёта, потерпевшего крушение, то приводим информацию из Википедии. «Boeing 777–200ER (9M-MRD, заводской № 28411, серийный № 084) был выпущен с завода компании «Boeing» в 1997 году (первый полёт совершил 17 июля, то есть в день катастрофы ему исполнилось ровно 17 лет). 29 июля того же года был передан авиакомпании «Malaysia Airlines». Был оснащён двумя турбовентиляторными двигателями Rolls-Royce Trent 800 и 282-мя пассажирскими креслами. Последнюю техническую проверку прошёл 11 июля 2014 года, никаких неполадок обнаруже-

но не было. На день катастрофы 17-летний авиалайнер совершил 11 434 цикла «взлёт-посадка» и налетал 75 322 часа.» То есть и по возрасту и по налёту самолёт может считаться старым, но, возможно, в Малайзии другие нормативы на эксплуатацию самолётов. Что касается последней технической проверки, то необходимо уточнить. Если это недельная проверка, то следующая проверка должна быть 18 июля, то есть опять приходится считать последний полёт Боинга – последним полётом перед очередной проверкой. Но эта проверка могла быть и месячной проверкой, тогда на 18-е должна быть назначена недельная проверка в любом варианте. Кроме этих проверок существуют ещё транзитная и суточная проверка. О них нет никакой информации. Но отменены они быть не могут.

13. Обслуживание в аэропорту вылета

В аэропорту вылета выполняется транзитное техническое обслуживание – самая простая форма технического обслуживания, выполняемая перед каждым вылетом воздушного судна, если время после посадки составляет менее трех часов. Если следующий вылет запланирован более чем через три часа после посадки, выполняется ежедневное техническое обслуживание (от ненадлежащего технического обслуживания по статистике возникают 4 % авиационных аварий). Кроме того, выполняется выгрузка-погрузка пассажиров и багажа, подключают внешнее электропитание, кондиционирование и заземление, заправляют топливом, загружают бортопитание, производится противобледенительная обработка, буксировка самолёта и проверка выхлопа.

К техническому обслуживанию самолёта на аэродроме Схипхол в Амстердаме претензий и замечаний не было. В ходе реконструкции событий, предшествовавших вылету, по записям с камер наблюдения и анализу данных о багаже пассажиров не было выявлено никаких отклонений от нормы. Перегруза самолёта ни по коммерческому грузу, ни по топливу не было. При вылете на борту находились 283 пассажира (на 282 кресла), 15 членов экипажа, 17 751 кг багажа и грузов, а также 96 500 кг горючего. Вес и центр тяжести самолёта находились в норме. Упомянулось в СМИ, что среди

багажа были образцы вакцины против СПИДа. Злые языки утверждали, что лайнер перевозил также большую партию литий-ионных аккумуляторов компании Моторола.

14. План полёта и диспетчерское обслуживание

Успешность полёта зависит от плана полёта, составляемого компанией-перевозчиком и проводимого по известным воздушным коридорам от одной путевой точки к следующей с учётом обеспечения безопасности полёта и экономической целесообразности. Этот план утверждается и доводится до сведения пилотов и диспетчерских пунктов воздушного движения. В течение всего полета летный экипаж поддерживает связь с диспетчерской службой той страны, над которой воздушное судно находится в тот момент. Координируется, в частности, маршрут полета и высота, делаются запросы на отклонение от первоначального маршрута (по практическим соображениям). Диспетчерские службы УВД соседних регионов также поддерживают связь друг с другом для координирования передачи рейсов и обсуждения особых обстоятельств.

Для рейса mh17 план полёта был утверждён странами-транзитёрами. Как оказалось, эта трасса пересекала зону боёв гражданской войны на Украине. Причём, в этом районе Украина не запретила полёты гражданских самолетов. И это знали все. Полет выполнялся подменным экипажем. По данным британской газеты Daily Mail, два экипажа поменялись сменами, чтобы не лететь над зоной боевых действий. Пило-

ты высказывали опасения по поводу рискованного маршрута.

15. Исправность наземного оборудования

В авиации используются два вида радиолокаторов.

Первичный радиолокатор работает по принципу отражения радиоволн от различных объектов, что позволяет определить угол и расстояние до этого объекта, по которым устанавливается его позиция. Эти данные могут также быть использованы для расчета скорости движения объекта и его координат.

Вторичный радиолокатор посылает сигнал, на который передатчик с воздушного судна реагирует, выдавая наряду с позицией и скоростью, информацию о типе воздушного судна, его операторе и пункте назначения. Необработанные радиолокационные данные поступают в пункт управления воздушным движением, где они выводятся в виде изображения на экран.

В последнее время для получения аэронавигационной информации используется технология АЗН-В (автоматическое зависимое наблюдение-вещание) – технология, позволяющая и лётчикам в кабине самолёта, и авиадиспетчерам на наземном пункте наблюдать движение воздушных судов с большей точностью, чем это было доступно ранее, и получать аэронавигационную информацию. АЗН-В также передает лётчикам в реальном времени погодную информацию.

Эта информация значительно расширяет осведомленность лётчика об обстановке и повышает безопасность полётов. Оборудованное АЗН-В транспондером воздушное судно передаёт всем свои координаты месторасположения в течение всего полёта, вместе с другими данными, такими как курс, высота, горизонтальная и вертикальная скорость. Приёмники АЗН-В, встроенные в авиадиспетчерские системы контроля воздушного движения, а также установленные на борту воздушного судна, обеспечивают точное отображение на экране движения воздушных судов, оборудованных АЗН-В. Про систему АЗН-В на Боингах известно, что она не может быть отключена пилотами, а также то, что её электропитание многократно продублировано. Что касается наземного оборудования, то за время полёта Боинга произошло «причудливое стечение обстоятельств», о чем речь пойдёт дальше.

16. Закрытие РФ воздушного пространства

Прорвавшиеся к границе РФ на территории ЛНР подразделения ВСУ обстреляли миномётным огнём территорию Ростовской области. В результате обстрела был ранен местный житель. Обстановка на границе накалялась. Чтобы не подвергать опасности гражданские самолёты, РФ запретила полёты на высотах до FL320 на всех трассах, обслуживаемых Ростовским ОВД. Препятствий для рейса mh17 при этом создано не было.

17. Решение малазийского суда

Символический "Трибунал по военным преступлениям", организованный в столице Малайзии Куала-Лумпур в ноябре 2011 года бывшим премьер-министром страны Махатхиром Мухаммадом, признал Джорджа Буша-младшего и Тони Блэра виновными в "преступлениях против мира" во время вторжения коалиционных сил в Ирак в 2003 году. Врядли это понравилось руководству США и Великобритании. Хайли лайкли, террористическим отделам ЦРУ и МИ6 было заказано провести «усмирительную» антимаалазийскую операцию. И почти одновременное падение двух малазийских Бонгов в 2014 году было очень подозрительно и как бы намекало, что не надо проявлять самодеятельность маленьким государствам.

Выводы

Предпосылки полёта Боинга рейса МН17 таковы, что обстановка, в том числе и воздушная, не только на юго-востоке Украины была напряжённой, но и в Европе, не говоря уже о горячих точках в Африке, Азии и Латинской Америке. Вначале полёт проходил штатно, пока Боинг не вошёл в воздушное пространство Украины. Далее произошло «причудливое стечение обстоятельств», фантасмагория, а по-славянски, чертовщина.

Глава 2. Траектория Боинга

1. Полёт до Донбасса

16 июля 2014 года Boeing 777–200ER борт 9M-MRD выполнил ежедневный рейс mh16 Куала-Лумпур – Амстердам, прибыв в аэропорт Схипхол в 04:23 UTC 17 июля. Обратный рейс mh17 Амстердам – Куала-Лумпур отошёл от терминала Н в 10:14 UTC и взлетел с ВПП № 36С в 10:31 UTC (14:31 Msk). На его борту находились 15 членов экипажа и 283 пассажира (на 282 кресла).

На рисунке № 1 показан примерный путь полёта Боинга из Амстердама в Куала-Лумпур 16–07–2014 через Германию, Польшу и далее (пунктирная линия) через Украину, Азовское море, РФ, ит.д. по ходу Каспийское море, Таджикистан, Афганистан, Пакистан и Индия. Как многие полагают, это была трасса L980 (это не так: это совокупность трасс). Красной сплошной линией обозначена траектория того же рейса mh17, но 17 июля. Как видно, красная траектория проходит через зону Украины, в которой идёт гражданская война. Утверждают, что этот путь был согласован оператором, которым являлись «Малазийские Авиалинии», со страной-транзитёром, которой является Украина. Также утверждается, что эта трасса через Донбасс является наиболее экономич-

ным вариантом полёта, правда, без предоставления доказательств экономичности.



Рисунок № 1. Траектория Боинга

Причём, в этом районе Украина не запретила полёты гражданских самолетов. И это знали все. Из-за этого, говорят СМИ, от полёта отказались два малазийских экипажа, когда им объявили маршрут. Также, злые языки утверждают, что этот рейс Боинга (mh17) был заранее предназначен для столкновения в воздухе с правительственным рейсом самолёта ИЛ-96 (с президентом РФ), летящем из Бразилии, над территорией Польши или Украины; и только перенос вылета ИЛ-96 помешал это осуществить. Ещё более злые языки утверждают, что изначально Боинг 777 был заминирован, а при посадке и регистрации пассажиров была запрещена ви-

деосъёмка.

На рисунке № 1 показано, что вначале Боинг 777 рейса mh-17 летел по трассе того же рейса, но днём раньше – 16 июля. В Польше его перенаправили. Причину изменения маршрута никто не объяснил. Возможно, что это вызвано погодными условиями. Возможно, его приближали к трассе ИЛ-96. А может быть, это как-то связано с польско-украинскими авиационными учениями под говорящим названием «Безопасное небо – 2014». Это название тем более говорящее, что именно в это время и произошло крушение рейса mh17 на Украине, где эти учения также проводились одновременно с польскими «друзьями».

На рисунке № 2 есть странная пометка: «Последний контакт в 13:15 UTC). Далее трасса прерывается. Имеется в виду, очевидно, связь по радио. Странно, но в дальнейшем об этом факте многие расследователи умалчивают.

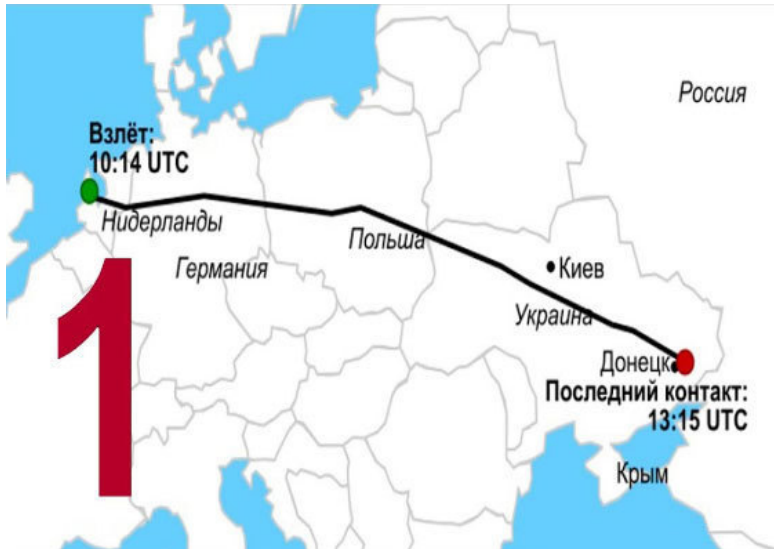


Рисунок № 2. Трасса полёта Боинга в Европе

В дальнейшем траекторию Боинга будем отслеживать по траекторным данным «FlightRadar 24», у которого с приборным покрытием по Украине по заявлениям представителей этого сайта всё нормально. По крайней мере, до 13:18 UTC, когда или покрытие прервётся, или исчезнет сигнал транспондера.

Что же происходит дальше с полётом Боинга? Он, после польского вмешательства, постепенно возвращается на плановую трассу M70. В районе Киева лайнер переходит на плановую трассу L980. Полёт до границы с Украиной прохо-

дил на эшелоне FL310 (9450 метров), далее – на эшелоне FL330 (10 050 метров). В 12:53 UTC, при входе в зону ответственности Днепропетровского РПИ, самолёт, согласно плану полёта, должен был подняться до эшелона FL350 (10 650 метров), но отрицательно ответил на запрос авиадиспетчера о подъёме, оставшись на эшелоне FL330, в результате чего диспетчером на эшелон FL350 был поднят другой самолёт. Злые языки утверждают, что дело происходило с точностью до наоборот, то есть пилоты вознамеривались подняться до планового эшелона FL350, но диспетчер не разрешил это сделать. Вообще, злые языки много чего говорили о порядках на Днепропетровском РПИ, об авиадиспетчере Анне Петренко, недавно окончившей среднюю школу и ушедшей в отпуск после крушения Боинга, и не вернувшейся на работу до сих пор, и неизвестно куда канувшей. А особо злые языки вспоминают про некоего Карлоса (Carlos), тоже пропавшего в течение часа после помещения в Интернет твита о том, что Карлос, будучи диспетчером Киевского УВД (или просто будучи в диспетчерской), наблюдал на экране радара, как уходящий Боинг сопровождает военные самолёты. А ведь украинские первичные радары «не работали» по утверждениям Киева.

Чертовщина только начинается! Боинг приближается к Миргороду! О том, что это местечко особо богато на нечистую силу, знал и отмечал великий писатель Гоголь Николай Васильевич. «Такая чертовщина (там) водится, что пря-

мо бери шапку, да и улепётывай, куда ноги несут.» («Ночь перед Рождеством»).

В 13:00 UTC пилоты попросили у диспетчеров (кстати, Днепропетровского УВД) разрешения на смещение траектории Боинга влево по погодным условиям. Диспетчер разрешает. Это отклонение от запланированной траектории L980 происходит в районе точки TOPNE (см. рисунок № 3). Точка ТОПНЕ находится вблизи населённого пункта Топчино южнее Полтавы.

После того, как грозовой фронт остался позади, самолёт начал сближение с плановой трассой L980 с целью выхода по ней к границе с РФ. Миргород остался позади. Казалось бы, чертовщина должна закончиться. Но надо быть начеку, может быть, чёрт – за плечами! Злые языки утверждают, что в дальнейшем диспетчеры Днепропетровска понизили (или предложили понизить) эшелон полёта аж (!) на 600 м; правда, в дальнейшем нигде не замечен и не зафиксирован выход Боинга из эшелона FL330, если только, возможно, после 13:08 UTC (потери сигнала транспондера) он мог произойти.



Рисунок № 3. Обход Боингом грозового фронта

2. Траектория Боинга в процессе падения

В предыдущей главе были упомянуты события, непосредственно предшествующие падению малазийского Боинга. Повторим их: в 13:12 UTC пропала адресная связь ACARS, в 13:15 пропала радиосвязь, в 13:18 пропал сигнал от транспондера в районе населённого пункта Енакиево, в 13:19:49 прошёл сигнал с борта по радиосвязи и сразу же пропал в 13:19:56. Таким образом, трассу падения будем считать от момента времени 13:12 UTC.

Если применять эти события к траектории, то сбросить всю вину на ополченцев за эти пропажи вообще не удастся. Но что это могло быть? И тем более, пропажа связи (вдруг!) нашлась в 13:19:49, чтобы вновь исчезнуть и уже навсегда. Скажите, что это, если не чертовщина?!

Попробуем привязать к этой картинке уже приведенную цитату из данных УВД в предыдущей главе. «В 13:00 экипаж рейса mh17 просит разрешения отклониться от курса на 20 морских миль влево по погодным причинам. Диспетчер разрешает.» (Кстати, в отчёте DSB 2015 года экипаж просил отклонения от курса влево «на 6,5 морских миль»). По траектории оно просто проверяется, отклонение от запланированной траектории L980 происходит в районе точки TOPNE.

Посмотрим на картину погоды в этом районе (рисунок

№ 1).

Из рисунка № 1 очевидно, что для траектории, описываемой FlightRadar24, существует опасное место в смысле гроз. И пилот обязательно бы постарался повернуть влево, поскольку самолёт старый и мог не выдержать турбулентности воздуха. И это как раз соответствовало времени 13:00 UTC. И в 13:12 пропадает адресная связь ACARS, потом – радиосвязь в 13:15, а потом не принимается сигнал от транспондера в районе Енакиево в 13:18. И именно там Боинг начинает приближаться к трассе L980. Отметим, что по украинскому телевидению канал «Еспрессо TV» поведал, что связь с малазийским Боингом рейса mh17 прервалась в 13:00 UTC, и об этом их известила «Украевроаэр». И это уже чёрте-что! В 13:00 связи нет, в 13:08 – есть, в 13:15 – нет, А около населённого пункта Рассыпное в 13:19:49 радиосвязь чудесным образом восстанавливается, но всего лишь на несколько секунд. Через 41-ую секунду скорость лайнера стала катастрофически падать.



Рисунок № 1. Погодные условия над Украиной

Распад Боинга сразу же голландские следователи связали с поражением от ракеты «земля-воздух» и впоследствии сразу же получили множество опровержений. Но уходить от первоначальной версии означало крах первой и единственной версии. Однако они не знали, что связались с украинской тематикой, которая тесно связана с чертовщиной. Но об этом немного позже.

А сейчас рассмотрим процесс распада Боинга, исходя из нахождения его обломков на земле. Голландские следователи, которые находили эти обломки, видимо, ещё не знали о принятой версии катастрофы, они просто выполняли рутин-

ную работу по описанию обломков и их расположению. Поэтому их работе следует довериться. На рисунке № 2 приведены результаты этой работы.

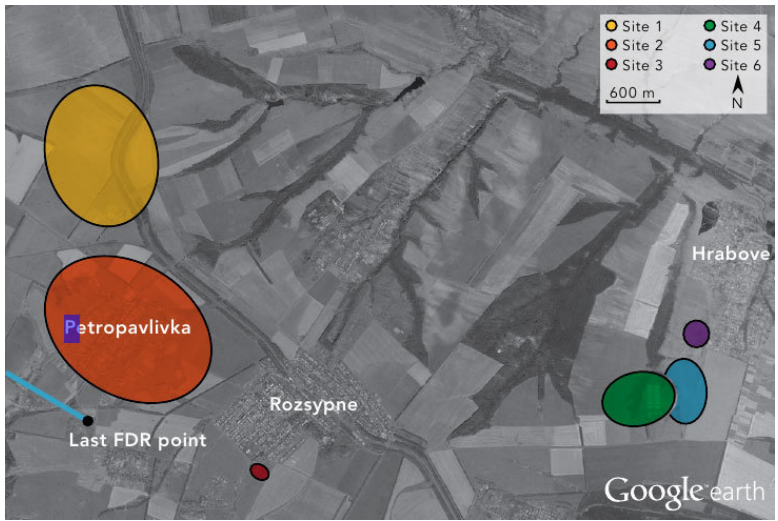


Рисунок № 2. Расположение на местности обломков Боинга

Конечно же, траектория Боинга, показанная на рисунке № 2 (голубая линия слева на рисунке, ведущая к точке FDR), не соответствует указанному разлёту обломков. Здесь не соблюдаются законы физики, а это – всё та же чертовщина. Трасса самолёта должна проходить над его обломками, по крайней мере, над самыми тяжёлыми, и, конечно, при усло-

вии, что эти обломки не обладают средствами перемещения или особыми аэродинамическими свойствами. Средствами перемещения в данном случае обладала оставшаяся часть самолёта (центральная часть фюзеляжа – ЦЧФ) после отделения носовой части, когда двигатели ещё работали, да и крылья были на месте. Аэродинамическими свойствами могли обладать листы обшивки фюзеляжа, да и то при высоких начальных скоростях; при уменьшении горизонтальной скорости из-за сопротивления воздуха эти части начнут беспорядочное кувыркание в вертикальном падении. Возможность планерного скольжения, конечно, вероятна, но только при соответствии конструкции этих частей конструкции планера и правильном полёте, что почти исключено. Влияние бокового ветра на снос обломков незначительно, поскольку ветер в верхней атмосфере был южным, а в нижней – северо-восточный. Место разлома самолёта следует назначить не в чёрном пятне на рисунке № 2, а дальше чем в 6-ти км от места падения первых обломков у Петропавловки.

Что же получается с траекторией падения?

Дело в том, что связь времён разлома самолёта (и, соответственно, времён падения обломков на землю) с траекторией самолёта до сих пор не установлена. А это достаточно важное исследование, позволяющее определить время и место на географической карте, где произошли факты отлома от корпуса самолёта отдельных частей, найденных на земле. Исследование данных Flightradar24, данных от РЛК Утёс-

Т, а также траекторных данных, рассчитанных по программе <http://cosinekitty.com/compass.html> привело к следующей схеме прохождения Боинга над населёнными пунктами Донбасса (см. таблицу).

Наименование населённого пункта	Время пролёта UTC (приблизительное)
Горловка	13:17:00
Енакиево	13:18:09
Район Кировское (Крестовка)	13:18:58
Район Орлово-Ивановка	13:19:34
Петропавловка	13:20:02
Рассыпное	13:20:13

По расшифровке данных с радара Утёс-Т, приведенных на брифинге МО РФ от 21–07–2014, сделан расчёт вертикального и горизонтального пути, пройденных при падении Боинга, в зависимости от времени по формулам физики средней школы. Не вдаваясь в методику расчёта, привожу итоговые результаты. Падение массивной части воздушного судна с высоты 10 км при горизонтальной скорости 900 км/ч происходит за 44 с, при этом горизонтальная проекция пути этой части составляет порядка 6,5 км.

В соответствии с этими расчётами первая тяжёлая часть Боинга, ассоциируемая с багажным отделом, упавшая в районе Петропавловки, отделилась от лайнера в примерно 13:19:29 вблизи населённого пункта Орлово-Ивановка. Примерно через 20 с от самолёта отделилась кабина пилотов. Остальная часть Боинга упала вблизи села Грабово пример-

но через 87 с, что, очевидно, свидетельствует о работе двигателей самолёта в течение первых 43 с (из 87), тянувших оставшуюся часть самолёта около 5,5 км.

Теперь обратимся к предыдущей части траектории Боинга.

В 13:12 UTC лайнер идёт по траектории, показанной FlightRadar24 в окрестности населённого пункта Александровка и там же теряет адресную связь на ультракоротких волнах. Что бы это могло значить? Потеря может относиться к погрешностям приёма украинской связи в этом районе. Но никто об этом не заявил! В отчёте Нидерландского Совета Безопасности (DSB) было написано буквально: «Сообщения, отправленные с земли после этого момента, воздушным судном получены не были.» Как это обнаружено, никто не удосужился пояснить. Зато злые языки поведали об отсутствии мобильной связи в этих местах.

Далее. В 13:15 Боинг достигает района городка Константиновка и здесь случается очередная чертовщина – пропадает радиосвязь экипажа с диспетчерским пунктом. Причина вероятнее всего – та же. В 13:08 радиосвязь с диспетчерами появилась, судя по опубликованным переговорам диспетчеров, потом был перерыв с 13:15 до 13:19:49, когда радиосвязь восстановилась. Злые языки утверждают, что пилоты лайнера в 13:10 соединялись с Ростовским УВД и просили приёма.

Но вот самолёт пролетает Горловку, и в 13:18 у Енакиево

диспетчеры теряют его. Сигналы транспондера, посылаемые в любом экстремальном случае ежесекундно, не приходят к диспетчерам, которые, как мы знаем, сидят на вторичных радарах, потому что первичные – не работают (по утверждениям властей, которым сложно доверять). Скорее всего эти сигналы глушатся, поскольку в этом районе работает большое количество военных РЛС (по оценкам МО РФ аж 9!). Но опять же, никто этого не комментирует! А это крайне интересно!

Дальнейшая траектория Боинга также хорошо известна по данным как РЛК Утёс-Т (Усть-Донецк, РФ), так и по траекторным данным FlightRadar24. Она представлена на рисунке № 3.

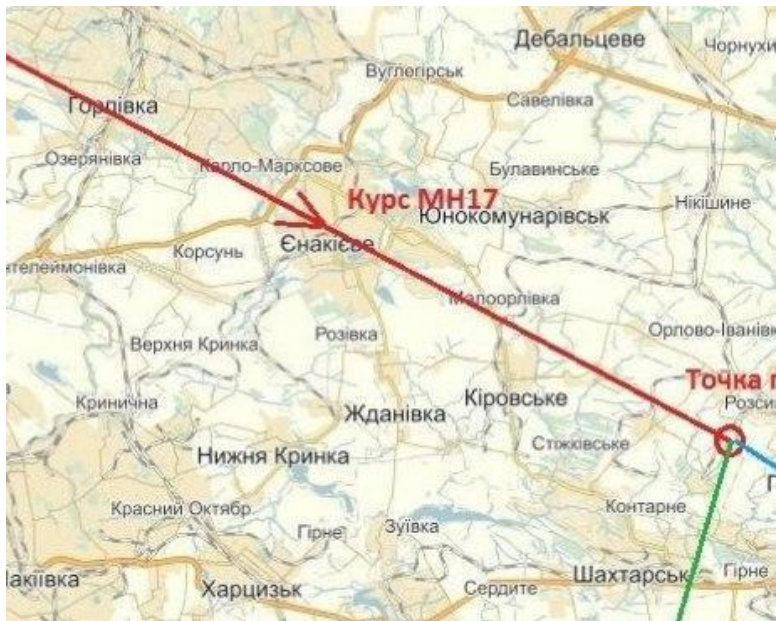


Рисунок № 3. Траектория Боинга после Горловки

На этой траектории и начинают происходить трагические и, в то же время, таинственные события, которые со временем приобретают огромный международный и политический резонанс, оставаясь загадкой.

Судя по траекторным данным РЛК Утёс-Т, представленным на брифинге МО РФ 21 июля 2014 года, в районе Горловки Боинг следовал в обычном режиме в эшелоне FL330 со скоростью 900 км/ч. Ничего не предвещало плохой раз-

вязки. И вдруг в 13:18 на экранах украинских диспетчеров пропадает метка транспондера и сопутствующая ей информация (однако, на экранах РЛК Утёс-Т изменений нет). Украинцы занервничали, ведь пропала и адресная связь в 13:12 и радиосвязь в 13:15. Странно, но в 13:19:21 они получают радиосвязь с Ростовским УВД, а в 13:19:49 даже связываются с бортом. И даже в 13:19:56 получают подтверждение от пилотов! Какая-то фантазмагория! Далее, в 13:20:00 и 13:21:10 украинцы повторяют запрос к экипажу, но тщетно. Повторы следуют в 13:21:36 и в 13:22:02 с тем же успехом, несмотря на полученное сообщение в 13:21:28, что система ADC-B прекратила передачи, то есть уже транспондер Боинга точно не работал. То сигнал транспондера не принимается, то и сам транспондер молчит! То пропадает радиосвязь, то возникает и, главное, перед самым крушением! Так что видели украинские диспетчеры и что слышали?! Уж не чёрт ли сидел у них за плечами?!

А вот интересная информация. В опубликованной 18.07.2014 года в газете «КоммерсантЪ» статье «Над Украиной сбит пассажирский самолет» со ссылкой на анонимный источник утверждается (цитата): «Диспетчер зонального центра управления воздушным движением «Стрела» в Ростове-на-Дону рассказал «Ъ», что в 17:10 (13:10 UTC) командир экипажа малайзийского самолета предупредил о том, что собирается войти в зону его ответственности». ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» официально опроверга-

ет данную информацию: «Boeing 777 авиакомпании Malaysia Airlines, следовавший 17.07.2014 г. рейсом mh17 из Амстердама в Куала-Лумпур, на связь с авиадиспетчерами филиала «Аэонавигация Юга» Госкорпорации, в который входит Ростовский центр «Стрела», не выходил. Полет воздушного судна над территорией Украины вплоть до того момента, когда оно пропало с радаров, полностью находился под ответственностью украинских диспетчеров». – Эта информация приведена по поводу наличия разного рода слухов и сообщений о событиях, начиная с 13:08 и связанных с Боингом.

Так что у нас сложилось? Если самолёт оставил первые обломки, вернее, их тяжёлые части, около Петропавловки, то, очевидно, что он их начал терять на высоте 10 км при скорости 900 км/час где-то в районе населённого пункта Орлово-Ивановка, 7-ю км ранее, в 13:19:29. Но по траекторным данным (скорость, высота) в это время у самолёта всё в норме (900, FL330). И со связью вроде бы тоже, ведь позже в 13:19:56 пилоты подтверждали приём перенаправления от диспетчеров. Как же так! Самолёт разрушается, а пилоты разговаривают об изменении маршрута! Такое разве бывает?! А вы говорите, что чертовщины не существует! Да вы не бывали на Украине!

К этому ещё хочется присовокупить слова Анны Петренко (ну, той, которая была на диспетчерской связи Днепропетровского УВД): «И у нас тоже разваливается (имеется в виду метка самолёта)». Она это видела на экране первично-

го радара! А ведь украинцы утверждали, что все первичные радары не работали. И это вас не убеждает в существовании воображаемого?!

А теперь посмотрим, что же за детали отвалились у Боинга в воздушном пространстве около населённого пункта Орлово-Ивановка. Этот вопрос достаточно изучен (см. рисунок № 4).

Глядя на этот рисунок, кто сможет объяснить, куда мог полететь лайнер при отсутствии на нём чёрного цвета частей конструкции (даже хотя бы – одной части)? А он ведь летел – по голландской версии! И была радиосвязь с ним в 13:19:49!

Кстати, местные жители утверждают, что некоторые обломки они находили в окрестностях Кировского и Никишино. А это как, если это правда?!

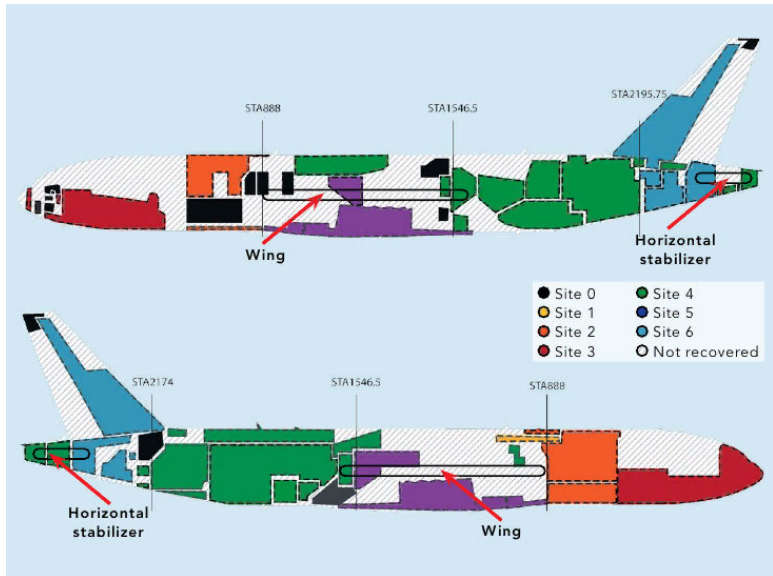


Рисунок № 4. Разламывающиеся части Боинга

Говорят, что Гоголь НВ был фантазёром. Да по сравнению с описанием крушения Боинга 777 рейса mh17 17-07-2014 он просто отдыхает!

Посмотрим, что произошло с самолётом дальше.



Рисунок № 5. Рассеяние основных обломков Боинга

Из рисунка № 5 видно, что кабина пилотов упала в районе п.г.т. Рассыпное, месте, которое ЦЧФ Боинга пролетала примерно в 13:20:13 UTC. А ведь немного ранее пилоты по радио подтверждали переход на новый путь. В отлетающей от лайнера кабине! Как это возможно, если не без участия чёрта?!

Про странности с тем, что осталось от пассажиров и экипажа Боинга, очень много говорилось и показывалось. Об этом не хочется говорить, но и в этом столько неожиданно непредвиденного, что и тут как-то приходят на ум какие-то сверхестественные ситуации и обстоятельства.

Но мы взялись говорить о крупных обломках Боинга. Да, в районе Орлово-Ивановки (13:19:29 UTC) произошли

некоторые разрушения, показанные чёрным на рисунке № 4; да, произошла разгерметизация. Причина – непонятная. Но скорость лайнера и эшелон остались прежними. Первые обломки упали в районе Петропавловки, через 6,5 км (44 с) от места разрушения. Судя по кучности падения на землю, обломки отделились почти одновременно. Вряд ли из экипажа и пассажиров кто-то выжил, только на одном пассажире была обнаружена кислородная маска, но это ему не помогло.

Далее. Через примерно 20 с в 13:19:51 отламывается кабина пилотов. Она падает также через 6,5 км (44 с) в районе п.г.т. Рассыпное. Тут вопросов нет, за исключением, радиопереговоров экипажа. По записи переговоров по радиосвязи следует, что пилоты в 13:19:56 согласились на изменение маршрута. Что-то тут не связывается!

А по данным РЛК Утёс-Т скорость оставшейся части самолёта в этот момент была 910 км/ч при эшелоне FL330.

Непонятное творится с ЦЧФ, оставшейся частью самолёта. После отделения кабины эта часть пролетает около 12 км с левым поворотом после Рассыпного и падает в поле у села Грабово. Всё же не 6,5 км, а 12. Значит, всё-таки имело место некоторое планирование или частичная работа двигателей. Временем приземления этой части самолёта можно считать предположительно не ранее 13:21:18.

Осталось рассмотреть записи «чёрных ящиков», вернее, то, что сочли нужным опубликовать «расшифровщики». А именно из 88 параметров были выбраны 8, работа которых

до времени «отказа» (всех сразу!) была «безупречно ровной». Время работы на представленной обществу записи 13:17:08–13:20:03. В момент «отказа» 13:20:03 Боинг (по нашей версии – оставшаяся часть, ЦЧФ) должен подлетать к п.г.т. Рассыпное, а кабина пилотов – подлетать к земле. Могли ли эти события (имеется в виду отказ работы приборов и падение кабины) совпадать – вопрос спорный. Но есть другие вопросы. По опубликованной записи: двигатели работали и работали в одном режиме, высота полёта FL330 – это понятно. Непонятно, что такое «предупреждение о высоте кабины», почему оно зафиксировано как «no warn» и почему «высота кабины» помечена числом 5000 в футах (около 1,5 км). Непонятно, что такое «computed airspeed» и почему она равна 300 knot (около 555 км/ч). Никто не разъясняет этих моментов. Если это высота кабины над землёй и её горизонтальная скорость (поясняю – высота и скорость ПАДАЮЩЕЙ кабины), то это событие, в принципе, возможно, но сразу возникает вопрос: «А самописец-то как это мог зафиксировать? Чёрные ящики-то находились на ЦЧФ». Понятно, что резкий отказ (13:20:03) в работе всех агрегатов следователи привязали к своей версии попадания ракеты в Боинг. Но как тогда объяснить разрушение Боинга, начиная с населённого пункта Орлово-Ивановка (13:19:29)?!

Как можно объяснить чертовщину? Только чертовщиной. Прочтите Гоголя Николая Васильевича «Вечера на хуторе близ Диканьки». Там и найдёте ответ. «Сердце его колоти-

лось, как мельничная ступа, пот лил градом. В изнеможении... вдруг послышалось ему, что сзади кто-то гонится за ним... Дух у него занялся... «Чёрт! чёрт!» – кричал он без памяти, утраивая силы, и чрез минуту без чувств повалился на землю.»

А чертовщина только начинается. То ли ещё будет!

Обратимся к рисунку № 4. Там чёрным прямоугольником помечена часть оболочки кабины пилотов под левым окном. Она отделилась вместе с первой партией обломков и упала на землю вблизи населённого пункта Петропавловка. Вид этой части показан на рисунке № 6. Мы видим сильно изрешеченный и буквально выдраный из оболочки самолёта фрагмент. И это происходило в 13:19:29 UTC в соответствии со всеми законами физики и траекторным построением. Но голландским следователям больше нравится вариант, когда общий отказ работы агрегатов самолёта 13:20:03 совпадает с временем попадания ракеты в Боинг, наплевав на законы физики и траекторное построение. Получается, что они верят в чертовщину! Наверное, имеют право, ведь Нидерланды – светское государство. Может им не нравится место попадания ракеты, или не подходит вариант внутреннего взрыва.



Рисунок № 6. Обломок кабины пилотов

На этом невероятное стечение обстоятельств не кончается. Как известно, единственные объективные данные о последних минутах Боинга предоставила Российская Федерация. Но есть и другая «объективная» информация. Переговоры диспетчеров в опубликованном голландцами варианте содержат некий мистический оттенок, когда сообщают о возобновившейся радиосвязи с экипажем в 13:19:49, спустя 20 с после начавшегося разрушения самолёта по излагаемой версии. Что касается записей последних минут на самописцах Боинга, то непонятки по их смыслу были изложе-

ны выше; они добавляют к знанию последних минут Боинга момент времени полного и внезапного отказа 13:20:03, что в общем ничему конкретно не противоречит. А от них ждали многого! И расшифровки поведения самолёта после 13:12:00, когда последовательно отказывают ACARS, радиосвязь и транспондер; и публикации переговоров экипажа, в которых, вероятно, что-то есть криминальное, если их засекретили. А теперь рассмотрим объективные данные РЛК Утёс-Т, представленные РФ (см. рисунок № 7). Напомним, что эти данные РФ выдала добровольно, не являясь сотрудником следственной группы.

Время UTC	Скорость, км/ч	Эшелон	Азимут	Расстояние, км	В	М
13:19:04	909	330	300	75.85	05'0	2.784
13:19:08	911	330				
13:19:18	909	330				
13:19:34	909	330	300	68.01		
13:19:36	909	330	300	67.12	04'4	1.950
13:19:56	909	330	300	62.81	04'1	1.528
13:19:58	911	330	300	61.49	04'0	2.251
13:20:08	913	330				
13:20:21	913	330	300	56.73	03'7	2.299
13:20:23	913	330	300	55.44	03'6	1.912
13:20:31	907	330	300	54.49	03'6	2.964
13:20:33	906	330	300	53.26	03'5	2.970
13:20:35	898					
13:20:37	893	330	300	51.57		
13:20:49	593	330	301	52.71		
13:20:53	443	330				
13:20:55	363	XXX	303	52.64		
13:20:59	363	XXX	304	54.26		
13:21:03	322	XXX				
13:21:07	320	XXX				
13:21:13	319	XXX				

Рисунок № 7. Траекторные данные с РЛК Утёс-Т

Что мы видим в таблице? Во-первых, ни в 13:19:29, ни в 13:19:51, ни в 13:20:03 никаких изменений в траектории Боинга не наблюдается: скорость в районе 900 км/ч, высота FL330. Но это – только в этот промежуток времени. Далее,

мы замечаем, что, начиная с момента 13:20:33, скорость начинает падать, значит и высота должна снижаться, но в таблице это не фиксируется. Значит, что, опять чертовщина?!

Попробуем дать этому вполне правдоподобное объяснение, правда, чертовщиной всё-таки пахнет. Дело в том, что в районе Енакиево пропал сигнал транспондера, и с 13:18 до 13:21 (3 минуты) вторичный радар Усть-Донецка повторял последнюю информацию от транспондера по высоте полёта Боинга, то есть – FL330. А потом он стал выдавать крестики да палочки. Чертовщиной-то пахнет потому, что потерю сигнала транспондера от Боинга в 13:18 никто официально не признал.

Глава 3. Возможные причины крушения

Ранее были рассмотрены предпосылки, опасные события, которые могли предположительно вызвать появление планов на разрушение самолёта с пассажирами на борту. Поистине нечеловеческих планов! Возможно, это было проектирование грандиозной международной напряжённости, военной или политической, приведшей к фатальной ошибке какого-то звена или, наоборот, к точному исполнению. Или это был банальный терроризм. Или техническая ошибка. Или следствие некоего природного явления. Эти причины (назовём их глобальными причинами) даже спустя 6 лет неведомы нам, и неизвестно никому, когда они будут обнародованы. Намёки на них приведены в главе 1.

В настоящей главе будет показана картина крушения и по ней сделана попытка определить, что явилось непосредственной локальной причиной крушения. Под локальной причиной будем понимать следующие события, вызвавшие распад самолёта, исходя из коллективного опыта человечества в части расследования самолётных катастроф. Это – внутренний взрыв, поражение ракетой «земля-воздух», поражение ракетой «воздух-воздух», распад вследствие резонансных явлений, поражение природным воздействием.

Сначала опишем механические результаты крушения, поскольку они известны благодаря исследованиям голландских специалистов. Кроме того существуют индивидуальные изыскания людей, не удовлетворённых голландским следствием.



Рисунок № 1. Картина разброса обломков Боинга

В предыдущей главе показан разброс по земле наиболее крупных обломков Боинга. На рисунке № 1 показана более полная картина разброса с учётом более мелких фрагментов. Обломки самолёта были разбросаны на территории, превышающей 50 кв. км. По ходу траектории длина разброса порядка 17 км; по рисунку № 1 видно, что шлейф обломков тя-

нется аж от населённого пункта Полевое, который находится северо-западнее Орлово-Ивановки. Самолёт распался на 3 крупные части: багажный отсек, кабину пилотов и центральную часть фюзеляжа (ЦЧФ), которая продолжала лететь, как самолёт, в течение около 43 с. Начиная от момента уменьшения скорости ниже 890 км/ч до момента приземления ЦЧФ прошло около 44 с, в это время двигатели уже не работали. ЦЧФ наблюдалась как вышедший из облаков горящий объект, вращающийся вокруг продольной оси. После удара об землю плашмя она взорвалась. От момента распада самолёта на крупные обломки до удара об землю прошло около 110 с, а от потери сигнала транспондера до приземления – около 3,3 минут. Что-то в этой картине говорит за то, что пропажа сигнала от транспондера могла явиться началом катастрофы. Но ещё 3-мя минутами раньше пропала связь по радио, а ещё 3-мя минутами ранее – адресная связь ACARS (в 13:12). А ещё ранее, в 13:08 диспетчеры оживлённо переговаривались с пилотами.

Что же тут надо принимать за исходную точку крушения?

Здесь помогла бы информация с «чёрных ящиков», но англичане их засекретили. Некоторые злые языки утверждают, будто на лайнере всё было «тип-топ» до самого последнего момента; другие говорят, что многие записи были испорчены; третьи – что записи содержат информацию не для общего ознакомления, четвёртые выдвигают конспирологическую версию.

Особенностью крушения Боинга является наличие большого количества отверстий в обшивке пилотской кабины. Кроме того, известно, что лайнер – в старческом возрасте, с очень большим налётом, что последнее техобслуживание он проходил 6 суток назад. Боинг дважды изменял траекторию за время полёта 17–07 и дважды возвращался к плановым трассам, один раз – по погодным условиям над Украиной, а первый раз – над Польшей по неизвестной причине. А также: Боинг в полёте над Украиной по плану поднял свой эшелон с FL310 до FL330, затем попытался подняться до FL350 (тоже по плану), но что-то (опять неизвестное!) помешало это сделать; и под конец его пути диспетчеры приказали (злые языки сообщили!) снизить высоту аж на 600 м, а это уже FL310. Может старичок и не выдержал нагрузок?

Что касается предпосылок к катастрофе, то всё было против Боинга – и гражданская война на Украине, и противостояние НАТО и РФ, и провокации ВСУ и СБУ, и интересы США в этом регионе, и учения НАТО, и происки ЦРУ и МИ6. Но ведь другие самолёты летали там же и в то же время, и раньше, да и позднее. Единственное, что отличало малазийский самолёт, – это особое положение Малайзии, позволившей себе осудить агрессию и преступления США и Англии в Ираке. И кстати, почему-то в том дальнем 2014-м самолёт рейса mh17 был вторым малазийским самолётом, потерпевшим крушение. В этой связи вспоминается катастрофа самолёта в Локерби, приписанная следователями Англии

и США террористу из Ливии, которая ранее объявила США своим врагом.

В итоге, можно подозревать как внутренние, так и внешние взрывы на лайнере рейса mh17, а также его саморазрушение. Вначале рассмотрим новые применяемые термины.

Что такое взрыв на самолёте? Сам по себе взрыв – это процесс мгновенного преобразования состояния взрывчатого вещества (ВВ), при котором выделяется значительное количество тепловой энергии и газов, образуется мощная ударная волна и высокотемпературный очаг воспламенения. Для самолёта внутренний взрыв означает резкое увеличение давления в салоне, разлёт высокоэнергетических частиц (ВЭЧ), состоящих из частиц ВВ, оболочки ВВ и осколков из разрушающихся окружающих предметов, тепловое воздействие на окружающие предметы и топливо. Конкретно, это разрушение и отрыв частей оболочки самолёта, пожар, разрушения в салоне, разгерметизация салона и сопутствующие явления, а также появление внутри самолёта ураганного ветра, который вместе с разгерметизацией завершает разрушения салона и оболочки. Понятно, что планирование взрыва в самолёте – антигуманный проект, и он должен осуждаться.

Внешний взрыв означает для самолёта только пробивание ВЭЧами его оболочки, нарушение внутренних коммуникаций, разгерметизацию салона и разрушения в гораздо меньших размерах, чем при внутреннем взрыве. Применение внешнего взрыва против гражданского самолёта тоже ан-

тичеловечно.

Разрушение самолёта может произойти также в результате появления непредусмотренных перегрузок для агрегатов и конструкции, отказов в работе отдельных систем, ошибок пилотов, резонансных процессов, обледенения, а также из-за атмосферной турбулентности, называемой ещё высотным штормом. Каждая из этих причин имеет свои особенности: так, резонансные процессы и турбулентность отражаются на поведении крыльев, бафтинг – на хвостовом оперении и т. д. Перечисленные причины могут приводить к разлому и распаду самолёта, но на оболочке малазийского Боинга имелись следы ВЭЧ, что в этих случаях невероятно.

С чем крушение рейса mh17 можно было бы сравнить? Перечислим возможные похожие случаи, описания которых доступны в интернете.

Самолёт Аэробус А321–231 российской авиакомпании «Когалымавиа» 31–10–2015 потерпел крушение над центральной частью Синайского полуострова. Лайнер выполнял рейс из Шарм-эш-Шейха в Петербург. Самолёту было 18,5 лет, он налетал более 50 тысяч л ч; пережил аварию, в результате которой было заменено (или отремонтировано) хвостовое оперение, и заводской ремонт «С–Check» в 2014 году. 26–10 ему провели недельное техническое обслуживание «Weekly-Check». Официальная версия крушения – теракт, самодельное взрывное устройство было замаскировано в багажном отсеке хвостовой части самолёта. Это российская

версия. Египтяне провели своё расследование и остановились на версии технической неисправности хвостовой части. Об аварии известно следующее. Нормальный полёт, проходивший над Синаем на высоте 9,4 км со скоростью 755 км/ч, был прекращён, через 20 с самописцы остановили запись, через ещё 40 с Аэробус упал на землю. Обломки лайнера оказались разбросаны на протяжении 12 км на территории в форме эллипса, площадь которого достигала 20 кв. км. Сам лайнер развалился на две части. Незадолго до исчезновения с радаров российский самолет запрашивал посадку в ближайшем аэропорту в связи с поломкой радиостанции; после этого связь нарушилась. Местные жители видели падающий лайнер с горящим двигателем. Район, над которым пролетал лайнер, имел юрисдикцию Египта, но находился под влиянием террористов. Эта катастрофа имеет много схожего с крушением рейса mh17: и большой возраст самолёта, и разброс обломков, и партизанская война, и падающий горящий лайнер, и нарушение радиосвязи перед потерей сигналов транспондера. Отличием является то, что экипажи разбившегося лайнера несколько раз за неделю жаловались на проблемы с двигателем. Кроме того, перед тем как самолёт перестал передавать данные о параметрах полета, скорость лайнера резко упала с 748 км/ч до 172 км/ч, но высота при этом оставалась на уровне 9 км. После этого лайнер резко пошёл вниз, упал и взорвался. Малазийский же лайнер скорость изменял достаточно плавно. И да, на обшивке Аэро-

буса не было явных признаков поражения ВЭЧ. Выкладки и реконструкции самолёта сделано не было. Предположение о взрыве на борту сделано после анализа микрочастиц на поверхностях кресел, располагавшихся вблизи хвоста лайнера. После этой катастрофы депутаты Госдумы предложили ограничить срок эксплуатации самолётов 15-ю годами; на 2015 год средний возраст самолётов в России составлял 21 год, в США же ограничение касалось 13-летних лайнеров. Из-за аварии Аэробуса многие страны приняли решение облетать стороной Синайский полуостров, РФ прекратила авиасообщение с Египтом.

После рассмотрения синайской катастрофы стало ясно, что при некоторой схожести её с крушением рейса mh17, существуют и кардинальные отличия. Одним из них является быстрое падение Аэробуса и резкое снижение скорости. Возможно, это вызвано отделением хвостового оперения Аэробуса, что обусловило кувыркание оставшейся части, люди с большой скоростью вылетали из самолёта и падали в значительной удалённости от места крушения. В малазийском Боинге после декомпрессии люди скопились в районе хвоста и вылетали группами, что и обусловило кучность их приземления.

21-12-1988 потерпел крушение Боинг 747 авиакомпании Pan American над шотландским городом Локерби. Лайнер выполнял рейс PA103 из Лондона в Нью-Йорк. Самолёту было 18 лет, он налетал более 70 тысяч л ч. Официальная вер-

сия крушения – террористический акт. Самодельная бомба была помещена в носовой части багажного отсека. Около 19:00, когда самолёт пролетал над Шотландией в шлелоне FL310 со скоростью около 1000 км/ч, в грузовом отсеке самолёта произошёл взрыв. В левой части фюзеляжа образовалась дыра шириной 50 см. Носовая часть самолёта оторвалась от фюзеляжа в течение 3-х секунд с момента взрыва, её задрало вверх и развернуло в сторону хвостовой части, потом она отлетела назад и сбила двигатель № 3 (правый крайний), после чего рухнула на землю в 4-х км от Локерби. В результате повреждения тросов управления лайнер накренился влево и перешёл в пикирование. Основная часть фюзеляжа, достигнув высоты 5800 м, перешла в практически отвесное падение с работающими двигателями, при этом фюзеляж постепенно разрушался на части. Лайнер падал в тёмное время суток подобно комете, продолжительность падения после взрыва оценивается в 36 с. При ударе о землю произошло воспламенение 91 тонны авиатоплива, находившейся в баках самолёта; огненный шар уничтожил несколько домов в районе падения. Хвостовая часть с 20-ю метрами фюзеляжа упала на жилой дом в 800 м к северо-востоку. Следствие продолжалось более 3-х лет, обследована территория более 1300 кв. км. Были привлечены значительные силы населения, полиции и армии в поисковых и исследовательских работах, сделана подробная реконструкция Боинга, все находки были подробно задокументированы. В общем, сдела-

но классическое исследование происшествия, чему способствовало то, что оно произошло на территории Англии. Но выводы были сделаны на основании только единичных артефактов, нахождение которых – дело случая, а интерпретация – дело амбиции следователей и интересов государства. Нам же интересен конкретный факт: внутренний взрыв вызвал разрыв оболочки, в результате которого образовалась дыра размером 0,5 кв. м.

В главе 2 приведен рисунок № 6, где изображена изрешеченная ВЭЧ часть оболочки кабины малазийского Боинга. Низ этой части начисто выдран, образуя дыру аналогичного размера, как у американского Боинга. Это обстоятельство говорит в пользу версии внутреннего взрыва малазийского Боинга.

В связи с этим имеет смысл обратить внимание на исследование доступных обломков и обстоятельств крушения малазийского Боинга, сделанное экспертом Юрием Антиповым. Как известно, он нашёл доказательства внутреннего взрыва, кроме вышеприведенного, в разлёте взрывных осколков, образовании очагов пожара на борту, сигналах внутренних микрофонов и даже в разбросе первых обломков самолёта.

Перечисленными двумя примерами случаи крушения самолётов из-за терактов на борту не ограничиваются, однако они явились наиболее типичными и наиболее исследованными из-за большого общественного возмущения. Случаи

внешнего поражения гражданских лайнеров гораздо более редки. К ним относится катастрофа Ту-154М над Чёрным морем и сбития Боингов над Персидским заливом и Японским морем.

04–10–2001 произошла крупная авиационная катастрофа Ту-154М авиакомпании «Сибирь» над Чёрным морем. Самолёт выполнял плановый рейс из Тель-Авива в Новосибирск. Согласно заключению МАК он был сбит ракетой 5В28 ЗРК С-200В, запущенной 96-й зенитной ракетной бригадой ПВО Украины в ходе проводившихся на территории испытательного полигона ЧФ РФ в Крыму украинско-российских военных учений. Среди собранных обломков оказалось только около четверти всего напольного покрытия салона самолёта, но и в нём обнаружили 183 отверстия от стальных металлических шариков. На извлечённых из моря фрагментах оболочки насчитали 460 пробоин. На рисунке № 2 показана часть обшивки самолёта с отмеченными отверстиями.



Рисунок № 2. Отверстия от ВЭЧ на обшивке Ту-154М

Был восстановлен ряд фрагментов внутренней и внешней обшивки самолёта. По найденным поражающим элементам боевой части ракеты был установлен номер серии поражающих стальных шариков, номер боевой части и точная марка и заводской номер ракеты. Анализ пробоев в фюзеляже показал, что самолёт мог быть поражён только ракетой комплекса ПВО С-200В «земля-воздух», так как размер, форма пробоев и их количество вполне соответствуют шрапнели осколочно-фугасной боевой части ракеты именно этого комплекса.

Министерство обороны Украины под давлением неопровержимых фактов (данные расследования ВЭЧ, данные радаров, спутниковые данные США) подтвердило факт проведения учебных стрельб на полигоне в Крыму. В ходе уче-

ний 4 октября 2001 года в 09:41:20 UTC первым дивизионом 96-й зенитной ракетной бригады войск ПВО Украины был осуществлён пуск ракеты 5В28 зенитно-ракетного комплекса С-200В. Целью пуска было поражение мишени Ту-143 «Рейс», которая летела в 26–28 км от точки старта ракеты 5В28. В это же время с теми же курсовыми координатами, в том же направлении, только на дальности в 260 км, летел самолёт Ту-154М. Ракета 5В28 преодолела расстояние до Ту-154М за 220 секунд и взорвалась над самолётом. Стальной дождь со скоростью более 5-ти М изрешетил Ту -154М, после чего лайнер рухнул в море. В 09:45 UTC магнитофон СКЦ АУВД «Стрела» зафиксировал звуковой сигнал, соответствующий выходу экипажа на внешнюю связь, сопровождавшийся криком человека. В дальнейшем в течение 45 с было зафиксировано ещё несколько сигналов от нажатия членами экипажа кнопки бортовой УКВ-радиостанции с последующими шумами и криками членов экипажа (в том числе обрывок фразы: “...куда попала(о)...”), которые свидетельствовали о внезапном возникновении и развитии на борту самолёта аварийной ситуации. Метка самолёта исчезает с экранов радаров. В это же время экипажем находящегося в том же районе самолёта Ан-24 авиакомпании Aravia было доложено о зафиксированной вспышке над ним. В крови найденных жертв катастрофы обнаружен угарный газ, что свидетельствует о пожаре на борту судна. Бортовых самописцев самолёта не обнаружено. Само судно также не было най-

дено.

По поводу связи крушения Ту-154М с крушением малазийского Боинга следует отметить, что на поверхности Ту-154М чётко зафиксированы отверстия круглой формы, поверхностное распределение отверстий соответствует нахождению точки взрыва ракеты на расстоянии 15 м от самолёта, что примерно равно паспортным данным ракеты, кроме того найдены ВЭЧ в виде шариков. Для поверхности малазийского Боинга (не всей, хотя при внешнем взрыве большая часть поверхности самолёта должна иметь повреждения) характерны отверстия с рваными краями, отверстия с ровными краями имеют разные размеры, к найденным ВЭЧ имеются критические вопросы.

Что касается остальных упомянутых катастроф, то обломки лайнеров или не были найдены, или о них очень мало информации. В Интернете имеется целый раздел, посвящённый сбитым пассажирским лайнерам. Но что-то накопать там не удаётся: много информации по достаточно старым случаям, или по лайнерам, совершающим взлёт или посадку. То, что есть, достаточно умещается в выводах, сделанных по вышеперечисленным ситуациям: если взрыв на борту, то всегда в месте взрыва на оболочке остаётся большое рваное отверстие; если же взрыв внешний, то обшивка прошита множеством дыр от ВЭЧ.

В случае малазийского Боинга следственная бригада сделала ряд оплошностей, которые поставили крест на резуль-

татах расследования. Первая оплошность – не собраны все, или, по крайней мере, большинство обломков (злые языки утверждают, что собрано около 30 % обломков), что позволило бы осуществить подробную реконструкцию самолёта. На рисунке № 3 показана «голландская» версия Боинга. Вторая оплошность – неверная оценка траектории последних минут Боинга. Третья – неправильная оценка процесса его распада.

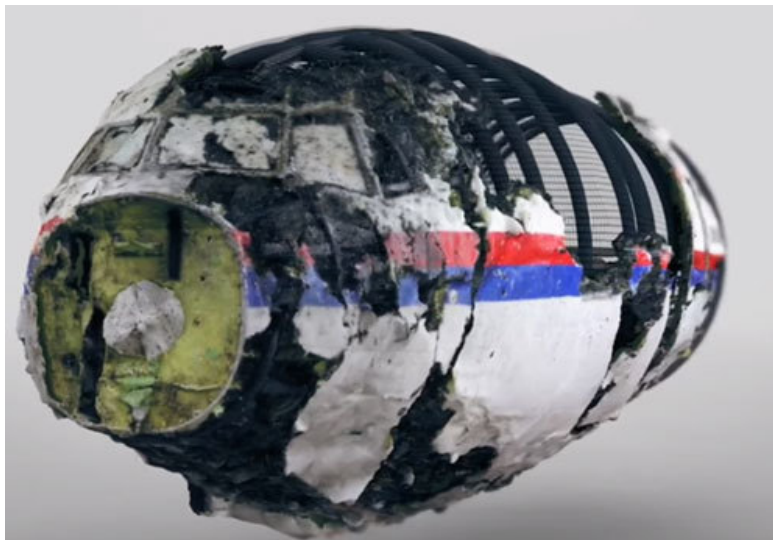


Рисунок № 3. Голландская реконструкция малазийского Боинга

Трудно понять ход мыслей голландцев, когда они остановились на единственной версии внешнего взрыва и не какой-либо другой ракеты, а именно ЗУР БУК 9М38. Это – причудливое нечто, существующее в их воображении. Рассуждая чисто практически, надо как-то объяснить отвал от самолёта в первую очередь не кабины пилотов, а переднего грузового отсека, который упал в районе Петропавловки, отвал, когда Боинг ещё не долетел до места, которое голландцы назначили местом поражения лайнера ракетой. Иначе придётся смириться с чертовщиной, присущей украинской действительности, а теперь уже и голландской. Напомним, что в Локерби расследование продолжалось 3 года, но был реконструирован почти весь самолёт, и только после этого была определена причина крушения. Голландцы не торопились с началом расследования, но уже в конце 2015 года назвали причину крушения, даже не собрав большинства обломков; эти обломки и по сию пору гниют и ржавеют на полях Донбасса.

Чтобы помочь следствию, инженеры российского концерна «Алмаз-Антей» провели эксперимент с подрывом ракеты 9М38М1 (поскольку ракет 9М38 не оказалось, они давно были списаны) около кабины самолёта Ил-86 (поскольку списанных Боингов 777 не оказалось, а по диаметру фюзеляжа они совпадают). Не был полностью подтверждён характер поражения оболочки кабины, имеющий место на Боинге. Кроме того, сделан ряд дополнительных выводов, но

об этом речь пойдёт дальше. Голландские экспериментаторы также провели два взрыва ракеты (конечно, же 9М38М1) в Финляндии и Украине. Что известно по этому поводу? Ничего! Отчёты были засекречены. Российский отчёт, наоборот, рассекретили. Но российские инженеры не делали вывода, что подрыв ракеты БУКа, вызвавший падение Боинга, – единственная версия, в чём их первоначально заподозрил западный мир. Цель российского эксперимента была – соединить особенности поражения лайнера с направлением, откуда ракета могла прилететь. Но западная пропаганда сделала обратные выводы – дескать российские инженеры (естественно, по приказу свыше) подогнали результат эксперимента под заданный; видимо, захотела обелить ведущееся неправоное расследование.

По поводу рассмотренных крушений пассажирских лайнеров следует сказать примерно то, с чего начинается роман Льва Николаевича Толстого «Война и мир». Все удачные рейсы счастливы одинаково, все неудачные – несчастливы по-разному. При внутреннем взрыве образуется дыра в обшивке самолёта, с которой начинается его развал. При внешнем взрыве (ракета с радиолокационным наведением) оболочка лайнера поражается большим количеством ВЭЧ, после чего происходит разгерметизация, нарушение работы электроники и гибель самолёта. Ракета с инфракрасным наведением находит, как правило, двигатель и поражает его.

Есть ещё один итог расследований, и это касается не толь-

ко крушений самолётов. Это так называемые ИНТЕРЕСЫ сторон, а также АМБИЦИИ специалистов. Поэтому большинство случаев расследуются неполностью, или подвергаются справедливой критике. Так и в нашем случае, голландцам невыгодно признавать внутренний взрыв, потому что вылет производился из Амстердама, Украине не хочется, чтобы её признали виновной, хотя в районе крушения насчитывалось (по данным МО РФ) до 3-х ЗРК БУК, Малайзии не хочется, чтобы признали саморазвал старого лайнера, США и ЕС не хочется, чтобы Украина (которая в 2014-м захотела уйти от «клятых москалей» к «западной жизни») пострадала от суда, НАТО тоже хочется прибрать к рукам «неньку», западным спецслужбам не хочется лишний раз показывать свои уши. Но очень хочется западным странам опорочить тех, кого они считают своими врагами!

Глава 4. Последующие события

Важно знать, что происходило после крушения, криминальность которого не вызывает сомнений. Известно из криминалистики, что сразу после преступления преступники уходят недалеко, и вполне реально по горячим следам их найти.

Первые, кто забил тревогу, были ополченцы Донбасса, которые вначале сообщали о «сбитой птичке» а потом, когда прибыли на место крушения, начали говорить о гибели гражданского лайнера. Естественно, они подозревали в теракте бойцов ВСУ. Затем, буквально через час после падения всполошилась киевская власть: потеряна связь с международным рейсом, самолёт упал в районе Тореза, который контролируют «пророссийские террористы и подразделения ВС РФ»; ВСУ в этом районе не имеет средств ПВО, а противник часто их использовал. Ополченцы ответили, что из средств ПВО у них только ПЗРК, и киевская власть врёт про отсутствие у них средств ПВО, так как недавно ополчение взяло в качестве трофея машину из комплекта ЗРК БУК (не упоминается какая машина и в каком состоянии). Украинцы, в свою очередь опровергли это заявление.

Несколько сведений о характере поведения преступников после совершения преступления. Они очень стараются находиться в поле зрения оперативно-следственных органов

и стремятся приблизиться к ним в качестве свидетеля, потерпевшего, или «бескорыстного» помощника, чтобы быть в курсе событий расследования и своевременно предпринять упреждающие ходы по блокированию угрожающих обстоятельств. Тем самым преступники стремятся затянуть ход расследования, направить его по неверному пути.

Но кто же этот преступник? Как его найти? И кто сможет правильно проанализировать огромное количество информации об этом крушении, чтобы найти ниточку, взявшись за которую можно всё распутать? Тем более, что в СМИ посыпались взаимные обвинения, разоблачения, факты и даже сделанные ранее предсказания этого преступления.

1. Нидерланды

Волею судеб и правительства Украины расследование крушения доверено Нидерландскому Совету Безопасности (DSB). Украина была как бы страной, на территории которой произошла авиакатастрофа, но на самом деле крушение произошло на территории ДНР, которая отделилась от Украины, но юридически не была признана.

Уже 18 июля Арсен Аваков, министр внутренних дел Украины, сделал в интернете «знаменитое» заявление: «Подразделение скрытого контроля МВД Украины 18 июля в 4.50 утра зафиксировало тягач с загруженным РК с 3-мя ракетами, движущийся через Краснодар в сторону границы с РФ». Там же демонстрировался небольшой ролик. В РК мировое сообщество признало СОУ ЗРК БУК. С этого момента версия о российском БУКе пошла гулять по страницам СМИ и докладам голландских (суть – нидерландских) следователей. Хотя в дальнейшем про ролик стали забывать и как бы признали его фейком. Но осадочек остался, и в дальнейшем дружными усилиями международные «следаки» нашли, что этот БУК принадлежал к 53-й ЗРБ ПВО (войсковая часть 32406), расквартированной под Курском. Англичане на портале «Беллинскат» соорудили мультимедиа о том, как из Курска БУК привезли по обычной дороге на Донбасс, но не учли транспортных развязок, что опозорило его создате-

лей. Чуть позже «нашли» где-то (!) детали «той» ракеты, но подозрительно целые и с номерами от украинской ракеты. А сами голландцы «нашли» аж целых 2-е картечины от ракеты БУКа, но подозрительно артефактные. Ещё позднее «оказалось», что в Донбасс приезжало 2 БУКа (не один!), но один из них «приехал» неисправным. А ещё «следаки» из Объединённой группы (ЖТ) раскопали аж 4-х бойцов, причастных к появлению российских БУКов в Донбассе, и продолжают копать дальше (видимо, потомки копателей Чёрного моря). Но вот 9 июня 2020 года на заседании суда в Гааге голландский прокурор Бергер, представляя информацию с радаров и спутников, которая должна была бы объективно подтвердить версию «российского БУКа», был вынужден констатировать, что «независимых доказательств либо нет, либо они являются предметом противоречивых толкований и обоснованных сомнений». Остались в виде доказательств только сконструированные аудио-, видео- и фотоматериалы, да ещё показания ангажированных свидетелей. Финита ля комедия! Оказалось, что голландцам нужно подтверждение фейковых материалов объективными данными радаров и спутников! А для достижения истины нужна обратная последовательность – объективные данные должны подкрепляться свидетельскими показаниями! Что это, если не голландская фантазмагория?!

НВ Гоголь про эту чертовщину тоже как будто бы знал: «...верно, виною всему красная свитка... «Э, да это чертов

подарок!... Эх, недобрые руки подкинули свитку!» – ...изрубил её в куски; глядь – и лезет один кусок к другому, и опять целая свитка... хватил топором в другой раз, куски разбросил по всему месту... Только с тех пор каждый год, и как раз во время ярмарки, чёрт с свиною личиною ходит по всей площади, хрюкает и подбирает куски своей свитки. Теперь, говорят, одного только левого рукава недостаёт ему».

В предыдущей главе отмечались ошибки, допущенные при сборе обломков и реконструкции Боинга, при построении траектории последних минут его полёта, а также при определении точки начала разрушения самолёта. Это привело к односторонней трактовке разрушения самолёта, к неестественному разлёту обломков Боинга и к получению расстояния от места разрушения самолёта до места пуска ракеты сравнимого с предельной дальностью поражения ракеты ЗРК БУК. Это – явная подтасовка и продолжение той же чертовщины!

К этому надо добавить замечание российского расследователя Юрия Антипова про фальсификации и натяжки, допущенные при реконструкции Боинга и интерпретации работы приборов.

К этому ещё много чего можно добавить. Например, заключение концерна «Алмаз-Антей» по характеру отверстий на обшивке Боинга, которые не соответствуют форме картечин ракеты 9М38М1, но подходят для картечин ракеты 9М38, которая 5 лет как не используется в РФ. Например

ещё, мнение технического эксперта ЦНИИ ВВС МО РФ Омарова ЗГ о том, что ни по плотности картечин, ни по массе взрывного вещества пробоины Боинга не соответствуют картине поражения от ракеты БУК.

Для полноты счастья стоит добавить сюда 24 пункта действий, которые необходимо прояснить в ходе расследования, предложенные уполномоченным представителем РФ Олегом Сторчевым в Международную комиссию по расследованию 25 сентября 2014 года, и которые либо были проигнорированы, либо выполнены частично. И только 25 февраля 2016 года DSB отправило ответ на это письмо, указывая, что после внимательного рассмотрения вопросов, поднятых российской стороной, было обнаружено, что они рассматривались в отчёте или приложениях к нему, либо не являлись предметом технического расследования, в результате чего письмо не содержит никакой новой и важной информации.

И совсем напоследок приводим мнение голландского эксперта, приведенное в интервью Омарова ЗГ, что, при назначении виновной именно ракеты БУКа, они (эксперты) руководствовались материалами СМИ и интернета; а прокурор Бергер прямо заявил, что конкурентами ракеты БУК являются ракета ЗРК С-300 и ракеты «воздух-воздух». Вот вам и голландское ЕГЭ! Кстати, голландцы сделали световой имитатор взрыва, с помощью которого доказывали, что поражение поверхности кабины Боинга произошло в результате внешнего взрыва, но никакой ассоциации с ракетой БУК

этот имитатор не имеет! И, поскольку никакой информации об этом имитаторе не предоставлено, возникает грязное предположение, что имитатором является обычный дачный фонарик, что ни в какие ворота не лезет, и ничего не доказывает! Вот и возникает представление о работе голландских следователей, как о перекладывании бумажек в стопочки (конечно, фигурально). И обязательное условие – следование интересам государства, Королевства Нидерландов!

Но больше всего поражает упрямство, с которым Нидерландский Совет по Безопасности (DSB), а потом и Объединённая следственная группа (JIT), проталкивали версию «российского БУКа». Ведь по запросу нидерландской же прокуратуры военная разведка MIVD заявила, что она не обнаружила на требуемой территории ни одного ЗРК БУК, который мог бы сбить малазийский Боинг. Реакции на это заявление не последовало. Их можно понять – давление родственников погибших, давление общественности, в том числе и международной, давление политиков, в том числе и международных, огромный объём исследований, семья, работа, дети... да всё, что угодно, только не упорство в нахождении истины. Понять можно, но простить этого нам, россиянам, – нельзя!

Упрямство – да, имеет место, но есть ещё и открытый цинизм. Прокурор Вестербеке с возмущением заявил: «Да что вы озаботились радарными данными, у меня достаточно свидетелей, которые всё это видели. Этого хватит, чтобы завер-

шить процесс.» И это говорят в самом справедливом суде в мире! А как же улики? А знает ли Вестербеке, что такое «алиби»? Может он учился на деле Милошевича?

Суд ещё не закончился, а правительство Нидерландов направило иск в ЕСПЧ на РФ по обвинению в причастности к крушению малазийского Боинга рейса mh17. Однако Европейский суд этот иск зарегистрировал. А доказательств-то нет! Недержание какое-то!

По всему видно, что Нидерландскому королевству совершенно не выгодно затягивать процесс расследования крушения рейса mh17. Но из-за независимых от него причин этот процесс растянулся на 6 лет, а результата не видно и не предвидется. Кому это выгодно? Организаторам крушения.

2. Соединённые Штаты Америки

Всем известно, что США – крупное и мощное независимое государство, которое не терпит независимости других государств и считает, что всё в мире должно подчиняться их законам и хотелкам. Поэтому ушки США проглядываются в любом международном конфликте. И было бы странным, если бы в крушении малазийского Боинга эти ушки не обнаружались.

Повторим вкратце, в чём тут обстоит дело. Во-первых, у США с Малайзией натянутые отношения после объявления последней, что США (с известной коалицией) виновны в нарушении прав человека во время войны в Ираке. Таких вещей штаты не прощают, это известно по судьбам Саддама Хуссейна и Муамара Каддафи, да и не только. Под американским влиянием западные страны наложили запрет на покупки пальмового масла под тем предлогом, что его производство вредит экологии. Россия не вняла этому запрету и продолжала закупать это масло. Появилось желание у злых амеров разрушить эту сделку, это – как бы во-вторых. В-третьих, в истории США уже был прецедент, когда у них появлялось желание использовать подложное крушение самолёта для предлога к началу агрессии против Кубы. В-четвёртых, в 1983 году США использовали гражданский самолёт рейса КАЛ007 для проведения разведки ПВО Советско-

го Союза на Дальнем Востоке, а до 1 мая 1960 года регулярно запускали разведывательные самолёты U-2 в воздушное пространство над СССР (28 раз!). В-пятых, прогресс авиационной техники привёл к тому, что в США создали аппаратуру, выключающую вмешательство пилота в процесс пилотирования с помощью автопилота. Злые языки утверждают, что с помощью этой аппаратуры исчез малазийский Боинг над Южнокитайским морем в марте 2014 года.

Однако, это – всё предположения. Как говорят, не пойман – не вор. Но ожидать от США можно чего угодно!

Какова была реакция США на крушение малазийского Боинга над Донбассом? Долго гадать не стоит! Естественно, в тот же день президент США Барак Обама обвинил в этом крушении пророссийских сепаратистов, а фактически Россию, сославшись на космические снимки. Мир поверил: космические снимки – это круто, это не пробирка со стиральным порошком, как у Колина Пауэлла, вот сейчас США покажут их, и «коварная» Россия вздрогнет. Ряд западных президентов повторили слова Обамы и осудили Россию за дестабилизацию обстановки и её последствия. А в ряде западных СМИ прямо осудили Россию и Путина. Не показали! Не показали даже тогда, когда Нидерланды слёзно умоляли их предъявить, чтобы железно укрепить свою версию «российского Бука»! А был ли мальчик? Науке это неизвестно! США не желают рассекречивать гостайну. Надо верить начальнику на слово! Но ведь был случай, когда рассекречива-

ли, правда это случилось уже при Дональде Трампе. А факт отказа рассекречивания космических снимков по причине их сверхсекретности – вообще для лохов, ведь можно эти снимки трансформировать в несекретные, убрав излишнее оптическое разрешение по площади. Отказали – значит, либо эти снимков нет, либо они есть, и амеры знают, кто сбил Боинг, но не говорят. И серьёзные СМИ по этому поводу уже заткнулись; легковверные же и ангажированные – продолжают высасывать сверхсекретность. И ещё: неужели Обама бы остановился, если бы явно была виновна Россия? Позвольте не поверить! Но если снимки есть и их не показывают, то совершенно ясно, что либо в очередной раз облажалась Украина, либо, наоборот, ВСУ сработали отменно, провокация удалась и план ЦРУ выполнен. А подставлять своего благоприобретённого «друга» (за \$5 млрд, Виктория Нуланд), Украину, или показывать ушки ЦРУ, США никогда не станут, также как и извиняться за провокации. А в настоящем – Обама уже нет на политическом горизонте, Трамп помалкивает, что тут взять с официальных лиц США! Не молчит только ЦРУ, они состряпали некий секретный «меморандум» о том, что на космических снимках запечатлена именно вина России, и предъявили его голландскому прокурору. Тот как бы согласился. Но всему миру это было неведомо, и мир увидел, что на самом деле сокрытие причины крушения рейса МН17 – это часть секретной операции ЦРУ! Может быть ещё одна причина сокрытия – снимки придер-

живают, чтобы ещё больше привязать к себе Украину, виновника ещё одной (после Ту-154М) трагедии, угрожая рассекретить криминальные снимки.

Невозможность подтверждения российского участия в крушении рейса mh7, а также российский брифинг 21 июля, открывший реальную воздушную обстановку в районе крушения 17-07 с 13:10 UTC по 13:30, а также опровергнувший участие российской СОУ ЗРК БУК в инциденте, заставил американцев на ходу переобуться. По новой пиндосовской версии Боинг сбили повстанцы с участием русских. «Подтверждениями» новых измышлений стал вал фейковых аудио- и видеороликов, а также фотографий, смонтированных по заданию СБУ, в котором руководящую роль играли и играют американские советники. Была организована кампания опровержений приведенной на российском брифинге информации, предприняты меры по засекречиванию диспетчерских переговоров, РЛС данных и других данных, которые могли бы раскрыть подоплёку аварии. Не без помощи амеров начали фальсифицироваться реальные события, отвергнута инициатива ДНР о прекращении огня во время расследования, убираются «неудобные» свидетели, организируются «говорящие артефакты», типа «упавших частей ракеты БУК», и, наоборот, скрывается всё, что может помочь расследованию. Госсекретарь Джон Керри охарактеризовал всё это как «гору» доказательств. Заместитель пресс-секретаря Мари Харф заявила по поводу подозрений на подделку

аудиозаписей, что «сотрудники разведки США аутентифицировали» эти записи. Что могут ещё говорить секретари? Но гора проделанной ЦРУ работы впечатляет!

Под давлением СМИ правительство США признало (насколько это было возможно), что оно блефовало по поводу своей «уверенности» в том, что Россия стоит за сбитым малайзийским самолетом mh-17.

В новой версии от США – неопытный экипаж из ополченцев не справился с управлением сложной СОУ ЗРК БУК (не уточняется, российской или захваченной у украинцев) и спутал на экране военный самолёт с гражданским. Но, по утверждению представителей разведки, до сих пор не выявлены личности или даже национальности членов экипажа этой СОУ. Некоторые «свидетели» пуска ракеты, говорили, что члены экипажа говорили «с русским акцентом». Естественно, свидетелями считаются те, кто не отклоняется от генеральной линии. После опубликования этой версии в интернете началось состязание между диванными экспертами в оживлении этого предположения. На всякий случай американские СМИ выдвинули дополнительный тезис об экипаже-перебежчике, так что диванные эксперты отличились в разработке и этой темы.

Но, как говорится в шуточной поговорке: «Как верёвочка ни вейся, а шея найдётся». И в американской жизни происходят утечки, правда, «из своих или анонимных» источников. Репортёр Роберт Перри опубликовал в малоизвестной

«Консоциум Ньюс» статью, где утверждал, что «у американских спецслужб действительно есть подробные спутниковые снимки вероятной ракетной батареи, которая запустила роковую ракету, но батарея, кажется, была под контролем украинских правительственных войск». Немного, в стиле «хайли лайкли», но от весьма солидного журналиста. И всё становится понятным: спецслужбы США покрывают действия зависящих от них спецслужб Украины!

3. Украина

Вообще говоря, в исследуемом инциденте Украина занимает первое место по подозрению в участии. Во-первых, она не закрыла воздушное пространство в районе, где происходила активная военная авиационная и антиавиационная деятельность, и согласилась на диспетчерское обслуживание авиарейсов, пролетающих через этот район. Во-вторых, в этом районе было сосредоточено слишком большое количество для него украинских ЗРК, в том числе и БУК, которые не просто там находились, а вели военно-учебную работу. В-третьих, Украина располагала несколькими близлежащими военными аэродромами с современными военными самолётами и военным вооружением. В-четвёртых, после Майдана нарушилась субординация отдельных служб, ответственных за поддержание порядка. В-пятых, неразбериху усилили проходящие в это время украинско-польские военные учения авиаподразделений под названием «Безопасное небо – 2014». На этом можно остановиться, хотя есть предположение, что этот список предпосылок не полон.

Напомним, что крушение малазийского Боинга произошло на территории самопровозглашённой Донецкой народной республики. Повстанцы сразу же оцепили место падения самолёта. Наладили связи с мировыми СМИ и следователями из Нидерландов и Малайзии. Нашли «чёрные ящи-

ки» Боинга и отдали их в распоряжение Малайзии, как хозяина Боинга. Они допустили экспертов к месту крушения для проведения расследования, сбора свидетельств, обломков и тел. Поведение повстанцев не похоже на поведение преступников, они ничего не скрывали.

Украинская армия в это время обстреливала этот район и пыталась его захватить. Группа международных экспертов из-за этого сидела в бездействии в Киеве и, в конце концов, вынуждена была разъехаться по домам.

Если Россия в первые же дни после крушения предоставила объективные данные о воздушной обстановке 17 июля со своих РЛК, то Совет Безопасности Украины всю информацию с украинских РЛК, все переговоры диспетчеров, все данные о вылетах самолётов и перемещениях ЗРК – засекретил. Но, видимо, по просьбе голландских «товарищей» хоть что-то предоставить, были выданы переговоры диспетчеров с экипажем с 13:08 до 13:20 UTC, о чём в предыдущих главах рассказывалось; также голландцев проинформировали, что первичные украинские РЛС в интересующем их районе не работали, а данные вторичных РЛС в массе не сохранились («сохранился» только один кадр, который вошёл в отчёт DSB, как «данные украинских РЛС»).

Интерес вызывает то, что в переговорах днепропетровский диспетчер после 13:22:06 произносит: «И у нас тоже (развалилась метка)». Интерес – потому что «развалиться метка» может только на экране первичного РЛС. И тут же

вспоминается пресловутый Карлос, который видел на экране киевского ДЦ малазийский Боинг в сопровождении военных самолётов.

И конечно, как тут не вспомнить про лётчика капитана Волошина, который, несмотря на утверждение СБУ, слетал куда-то 17-го на боевом самолёте Су-25 с ракетами; вернулся без ракет, взволнованный, пробормотав: «Самолёт не тот», за что был награждён, но в 2018 году застрелился. Чудеса!

Конечно, наглость киевских властей в сокрытии преступления вызвана стремлением отвести угрозу разоблачения; так они поступали в 2001 году, так поступали многие страны, в том числе Египет, да и США. И, конечно, никогда обвиняемый не будет свидетельствовать против себя. Но Украину пока никто не обвинял! Да, она в числе подозреваемых, но все её слова принимаются на веру экспертами DSB и JIT, более того она принимается чуть ли не пострадавшей стороной, а официально – даже страной-расследователем. Это позволяет ей и скрывать информацию и предоставлять ложные данные. Ведь не секрет, что основную часть поддельных аудио- и видеороликов поставляет СБУ, а что касается свидетелей, то там их 100 %.

Конечно, об этих способностях украинцев хорошо знал великий Гоголь НВ. «Бывало, соберутся... добрые люди в гости... усядутся за стол, – и тогда прошу только слушать. Вот, например, знаете ли вы дьяка диканьской церкви, Фому Григорьевича? Эх, голова! Что за истории умел он отпус-

кать! А один из гостей... Ну, тот уже был такой панич, что хоть сейчас нарядить в заседатели или подкомории. Бывало... пойдёт рассказывать – вычурно да хитро, как в печатных книжках! Иной раз слушаешь, слушаешь, да и раздумье нападёт. Ничего, хоть убей, не понимаешь. Откуда он слов понабрался таких! Еще был у нас один рассказчик; но тот... такие выкапывал страшные истории, что волосы ходили по голове».

4. Российская Федерация

Положение, в которое попала РФ после крушения рейса mh17, можно сравнить с положением игрока в преферанс против нескольких шулеров, которые сговорились «раздеть» новичка. Никакая тактика тут не спасёт – гора будет расти. Любые средства здесь хороши, чтобы выйти из игры. А если уж обязаловка, то надо придерживаться правил: не рискуй, играй «в тёмную», выбивай у вистующих козыри, внимательно следи за игрой, отбирай, что принадлежит тебе.

Первые же часы после крушения показали, что шулера сговорились и выбрали жертву. Потом обвинили её в совершении чудовищного преступления, и игра началась. Россия показывает, что выходит из этой игры, и на брифинге 21 июля показывает свои козыри: РЛК-данные на момент крушения, которые формируют картину последних минут малазийского самолёта; военный самолёт возле него; украинские ЗРК в окрестности места крушения; разоблачение аваковского видеофейка. Но совершает ошибки, совершенно незначительные, и начинается загрузка. Обнаруживается тривиальная «ошибка девочки» при построении организаторами брифинга траектории малазийского Боинга в районе Донецка; в опровержении видеофейка была найдена нечёткая надпись на рекламе, позиционирующая это место в тылу ВСУ, но не показано, как её расшифровали. Этого никто

в интернете не понял и не простил. Более того, произошла зацепка типа: если русские в этих моментах врут, то как им можно верить в остальном. Кроме того, когда генерала спросили, что означает зигзаг трассы на большой схеме, он ответил, что причина этого неизвестна. Над этим тоже достаточно проехали в блогах. А ведь, как уже упоминалось, нидерландские эксперты в первую очередь брали информацию именно там.

Таким образом, нам преподнесли известный урок: «хорошими делами прославиться нельзя». Особенно, если хорошие дела преподносятся с ошибками. Поэтому на брифинг вначале никто не обратил внимания. А обвинения шли дальше по накатанной дороге.

В сентябре выходит предварительный доклад DSB, в котором ни слова об упомянутом выше брифинге. Согласно докладу, «самолет распался на части в воздухе, вероятно, в результате структурных повреждений, вызванных внешним воздействием многочисленных высокоэнергетических объектов». В СМИ продолжается прессовка РФ.

В ноябре Союз российских инженеров публикует отчёт «Ситуационный анализ гибели рейса mh17», где достаточно широко описывается международная обстановка, даже слишком, и обсуждаются разные версии крушения. Предпочтение отдаётся версии сбития Боинга ракетой «воздух-воздух», причём анализируются, в основном, косвенные данные. Отчёт не произвёл никакого впечатления на следовате-

лей и мировую общественность.

Точно также не произвели впечатления эксперименты концерна «Алмаз-Антей», разоблачение обвинения о принадлежности «внезапно» найденных «обломков» российской ракеты российскому ЗРК БУК, обнаруженные записи доплеровской РЛС РФ, разоблачения подделок аудио- и видеороликов. Может быть и не стоило метать бисер... Но ведь есть, наверное, и другая половина человечества, возможно меньшая, которая не подвержена слепой вере наветам анти-российских СМИ.

Ну, в точности как у Гоголя НВ. «Поглядел на карты: масть хоть куда, козыри есть. И сначала дело шло как нельзя лучше; только ведьма – пятерик с королями! У деда на руках одни козыри; не думая, не гадая долго, хватъ королей по усам всех козырями. ...Глядь – в самом деле простая масть. Что за дьявольщина! Пришлось в другой раз быть дурнем, и чертаньё пошло снова драть горло...».

Карточная игра между тем продолжается, гора у РФ растёт, а достижениями похвастаться нельзя. И ничего тут не поделаешь – надо быть осторожней, играя с шулерами! Апеллировать к тому, что «наша сила – в правде», бессмысленно. Если эта правда «а-ля Бодров», то надо размахивать ядрёными кулаками, или стучать ботинком по столу. Очевидно – здесь нужна другая тактика, тактика постоянных и умных опровержений тех обвинений, которые сыплются со всех сторон. Только так можно сбить ту гору, которая навис-

ла над РФ! Но пока не видна организация, способная это делать. Неужели государство не может себя защитить?! Уже не требуется поучать кого-то как надо делать, не нужно выдвигать новые и новые версии. Всего-то надо – разрушить сегодняшнюю фейковую версию вины РФ! И выдумывать ничего не надо! Всё лежит на поверхности, надо только акцентировать внимание на отдельные моменты. Некоторые из них и были рассмотрены в настоящей работе.

5. Малайзия

Малайзия – слабейший игрок в рассматриваемой игре. Её самолёт потерпел крушение, но она только к концу 2014 года была милостиво включена в состав группы экспертов (JIT) по расследованию. Её не допустили к расшифровке записей «чёрных ящиков», хотя именно она принесла их для DSB, а ознакомили с расшифровкой спустя 2-е недели после её получения голландцами и украинцами. Малазийцы это отношение к себе чувствуют и протестуют.

Шулеры, задающие тон в игре, используют эту страну, поскольку она ждёт компенсации за сбитый самолёт и выплаты родственникам погибших. В июне 2015 года они привлекли Малайзию к разработке проекта резолюции СБ ООН, предусматривающей создание трибунала для уголовного преследования виновников этой трагедии. Россия была против этого, так как расследование ещё не было закончено, и наложила вето. Власти Нидерландов и Малайзии выразили разочарование и заявили, что теперь будут искать другие способы добиваться правосудия.

Вместе с тем власти Малайзии выражали обеспокоенность, что расследование JIT приобретает политическую направленность, факты подгоняются под заранее назначенную версию участия в инциденте РФ. Малазийские эксперты на основании известных данных разработали свою версию кру-

шения, основанную на поражении самолёта ракетой «воздух-воздух».

6. Голландское «следствие»

Уже отмечалось, что Украина, как страна, на территории которой произошла авиакатастрофа, приняла решение попросить провести техническое расследование Совету по безопасности Нидерландов, страны, понесшей наибольшие потери в этом инциденте. Это событие даёт много пищи для конспирологических измышлений. Формально это вроде бы правильно. Но... Во-первых, крушение произошло на территории ДНР. Во-вторых, злые языки утверждают, что потери Нидерландов сильно преувеличены: журналисты, прибывшие на место крушения, отмечали большое количество азиатских внешностей; активность голландских родственников жертв крушения несравненно меньше активности малазийских; существуют различные списки погибших разной численности, не подтверждающих большого количества голландских имён. В-третьих, как Украина, так и Нидерланды, могут быть назначены подозреваемыми в совершении крушения. В-четвёртых, Нидерланды – активный член НАТО, а Украина стремится стать натовской. В-пятых, блок НАТО считает Россию (и соответственно, ДНР) своим военным противником. Ход мыслей понятен?! Поясняю: если крушение малазийского Боинга – это натовская провокация, то именно таким и должны быть действия Украины и Нидерландов. А именно – следствие надо было возглавить и обви-

нять невинного, а лучше врага.

К слову, официальные лица ДНР предлагали РФ заняться расследованием и расшифровкой «чёрных ящиков», но МИД РФ откrestился от этой затеи. Министр Лавров СВ заявил: «это сделано, чтобы ни у кого не оставалось сомнений в неискренности и готовности провести полноценное расследование». Думал ли он в тот момент, каким будет это «полноценное расследование»? Может быть, стоило оставить у себя хотя бы речевой самописец по согласованию с Малайзией, и тем самым уменьшить поток дезинформации. Неужели была надежда на проявление справедливости в расследовании у западных следователей, получающих зарплату от государств НАТО, после того, как произошёл Карибский кризис, были полёты U-2, южнокорейского Боинга 1983 года, ложь про секретные протоколы с фашистской Германией, про Катынь, про дело Литвиненко?! Идёт настоящая война, но не боевым оружием (этого боятся все), а война в остальных сферах человеческой деятельности, и СССР уже потерпел поражение в этой войне. Россия возродилась ценой больших потерь, но война против неё не прекратилась.

Как бы то ни было, но Нидерланды согласились взять на себя ведущую роль в расследовании обстоятельств авиакатастрофы в тесном сотрудничестве с соответствующими странами, ООН и ИКАО. Соответствующими странами стали Россия, Украина, Малайзия, Австралия, Германия, США и Великобритания. Совет по безопасности Нидерлан-

дов (DSB) оставил за собой право самостоятельно определять содержание и сроки всех дальнейших публикаций, касающихся международного расследования обстоятельств авиакатастрофы. Также он пообещал «сосредоточить своё внимание на выяснении фактов, нежели на определении меры вины» Но, злые языки утверждают, что Нидерланды и Украина заключили двухстороннее соглашение о согласованных публикациях, касающихся расследования крушения. Если это так, то подозрений в конспирологии стало больше.

Но что такое DSB? Из Википедии: «DSB – это административный орган Нидерландов по расследованию причин и последствий аварий, катастроф, стихийных бедствий и иных инцидентов в области промышленности, строительства, транспорта, обороны, здравоохранения, природной среды и т. п. Создан в 2005 году.» В штате 70 человек. То есть по 10 особей на каждую область, включая «т. п.». Негусто, да и создана относительно недавно (имеется в виду, конечно, опыт работы). Правда, у DSB имеется возможность привлекать в случае необходимости специалистов из промышленности или исследовательских учреждений по конкретным областям знаний. Предшественниками DSB (Нидерландского Совета безопасности) были Нидерландский Совет по авиационной безопасности до 1999 года, и Нидерландский Совет по транспортной безопасности. Первым председателем DSB был Питер ван Волленсховен, лётчик, общественный деятель, известный во всём ко-

ролевстве, кавалер многих орденов. Его сменил в 2011 году Тиббе Йостра, юрист по образованию, специализирующийся по антитеррористической деятельности. В мае 2019 года пост председателя занял бывший министр финансов Йерун Дессельблум, видный политик и экономист. Так что и по части руководства тоже наблюдается определённый регресс по линии авиационных расследований.

В итоговом отчёте по расследованию крушения Боинга DSB действительно не назвал виновника, но... Во-первых, тщательно отмечены все версии, не связанные с поражением самолёта ракетой «земля-воздух». Во-вторых, приведены «доказательства», свидетельствующие о том, что этой ракетой является ракета ЗРК БУК. В-третьих, указан район, из которого была выпущена эта ракета, и этот район однозначно ассоциируется с позицией ополченцев Донбасса; правда, сделана оговорка, что для конкретизации места пуска нужны дальнейшие судебно-медицинские исследования. В ответ замглавы Росавиации Олег Сторчевой направляет письмо в адрес DSB с 24-мя критическими замечаниями к отчёту. Как было уже отмечено, эти замечания были успешно проигнорированы.

Нет смысла перечислять указанные критические замечания, потому что по каждому пункту можно написать поэму. Тем более, что некоторые из них ранее в тексте были раскрыты.

Осталось ещё сказать, что почти одновременно с DSB на-

чала работу Объединённая следственная группа (ЖТ), цель которой найти виновника именно уже ПУСКА РАКЕТЫ ЗРК БУК. В этом событии замечательным было то, что в этой группе собрались представители Нидерландов, Австралии, Бельгии и Украины, а также постулировалась цель подобного объединения – обмен информацией между локальными следственными группами. Нидерланды и Австралия вошли, как наиболее пострадавшие от катастрофы (соответственно 192 и 27 жертв). Но при этом была забыта Малайзия (самолёт и 44 жертвы). Украина включена, как страна, на территории которой произошло крушение, но мы знаем, что реальным местом крушения была ДНР; Украина тут вообще ни при чём, как расследователь, а вот подозреваемой она является, также как и Нидерланды. Бельгия тоже является пострадавшей стороной (4 жертвы), но в гораздо меньшей степени, чем Малайзия, Великобритания и Индонезия; её участие понадобилось, так как для создания ЖТ требовалось участие как минимум двух государств-членов полицейской службы Евросоюза Европол, это была формальность, нужная для создания атмосферы легитимности и серьёзности намерений группы. На самом деле имела место беспринципность в подборе участников группы и желание максимально облегчить работу по достижению нужного результата. С этой же целью Соглашение о создании следственной группы сделали секретным, включив в него положение о неразглашении. В общем фантасмагория продолжается! И ока-

залось, что наибольшее число материалов предоставила локальная следственная группа Украины, возглавляемая СБУ. Если придерживаться конспирологического взгляда на происходящее, то всё логически складывается.

Малазийцы обиделись и объявили о выходе их DSB. Тогда житовцы спохватились и начали думать, чтобы включить их в свою команду. Но только в конце марта 2015 года нидерландская прокуратура, принявшая на себя руководство ЛТ, объявила о полноправном членстве Малайзии в ЛТ.

После выхода итогового отчёта DSB начала свою бурную деятельность ЛТ, объявив о согласии с выводами этого отчёта и о своих «наработках». В этих изысканиях виновником аварии малазийского Боинга уже прямо называется Россия. Якобы ракету запустила СОУ из комплекта ЗРК БУК, она была доставлена на Украину (имеется в виду ДНР) из России в день катастрофы, а после запуска ракеты была возвращена обратно на российскую территорию. Государственная прокуратура Нидерландов обвинила в причастности к катастрофе Игоря Стрелкова, гражданина России, командовавшего силами повстанцев летом 2014 года, и троих его подчинённых (два гражданина России и один гражданин ДНР) и даже заявили об их розыске в Интерпол. О методах работы ЛТ красноречиво говорит факт её видеообращения к возможным свидетелям «перемещения и использования ЗРК БУК» 30 марта 2015 года. Так и сказано «перемещения и использования» и именно российского ЗРК БУК и именно на терри-

тории ДНР. Другие свидетели не требуются! Других – пусть находят обвиняемые! Прокурор Бергер выразился более точно: «Если свидетели будут говорить не в пользу принятого (ЛП) сценария – какая ценность в их показаниях, если они опровергаются другими показаниями.» Вот так: надели шоры и вперёд! Да здравствует самый справедливый голландский суд!

Кстати, в сентябре 2016 года, в мае 2018 года и в ноябре 2019 года житовцы повторили упомянутое видеообращение. Видимо, и через 5 лет надежда не угасла! Так и хочется воскликнуть, следуя Карлу Марксу: «Лжесвидетели всех стран, объединяйтесь!» И это происходит когда обвинительное заключение передаётся в суд! Значит, следствие ещё не закончено! То есть обвинительное заключение – это нечто, существующее в воображении нидерландской прокуратуры! Медицинское заключение – фантасмагория!

Посмотрим, что по этому поводу сказал Гоголь НВ. «В Диканьке никто не слышал, как чёрт украл месяц. Правда, волостной писарь, выходя на четвереньках из шинка, видел, что месяц ни с сего, ни с того танцевал на небе, и уверял с божбою в том все село; но миряне качали головами и даже подымали его на смех.»

Но и это ещё не предел, как мы увидим далее. Воистину, нет фантасмагории конца.

7. Голландское «суд»

В 2019 году следствие ЛТ посчитали законченным и передали дело в суд. Судебный процесс по делу начался 9 марта 2020 года в окружном суде Гааги. Иск выдвинут против 4-х человек из числа ополченцев ДНР: 3-х русских и одного уроженца ДНР. Обвинения против них выдвигают 3 прокурора. Дело рассматривает коллегия из 3-х судей по голландским законам. А голландские законы допускают формирование обвинения на основе догадок и предположений. Наверное, так проще работать юристам! В деле более 30 тысяч страниц, посвящённых исключительно предположениям. Нет ни одной прямой улики! Понятия «алиби», вероятно, не существует. Наверное, нет и понятия «презумпция невиновности». В общем, сущий рай для прокуроров! Почему-то вспомнились 30-е годы 20-го века в нашей стране. И это – западная демократия?! Но это ещё не всё! Процесс против русских и уроженца ДНР ведётся на голландском языке с английским переводом! Большого издевательства трудно придумать!

В обнаруженных аудиозаписях телефонных переговоров, по-нашему, прослушках, которые вели обвиняемые, нет абсолютно ничего, связанного с крушением малазийского Боинга, только домыслы и догадки. Обвиняемые необходимы суду, чтобы устроить им перекрёстный допрос и присо-

вокупить возможные оговорки к обвинительному заключению. А ведь по законам правосудия обвиняемый имеет право молчать!

Прокуроры во время суда часто сетовали на то, что якобы расследованию препятствуют многочисленные попытки отвлекать внимание от «истинного хода событий». Видимо, «истинный ход событий» – это тот ход, который придуман самими расследователями! Да, мы следим за ходом рассуждений нидерландских прокуроров, но никто не давал обета молчания, чтобы не дать им зайти слишком далеко в «причудливых видениях». Ну, например, 10 марта, во второй день суда, уже упоминавшийся прокурор Бергер вдруг заявляет: «Дело готово для расследования в суде. Расследование практически завершено. Окончательные дополнения будут представлены в июне.» Как это понимать? По-человечески, это означает, что обвинительное заключение будет готово только в июне. По-нидерландски, суд – судом, а расследование – расследованием! То есть не мухи – отдельно, котлеты – отдельно, а всё вместе! Таков самый справедливый суд на свете! Не дай вам бог попасть в эту нидерландскую мясорубку!

Теперь об «уликах». Уликами нидерландские прокуроры называют фото-, аудио- и видеоматериалы, коих скопилось огромное количество усилиями СБУ, ЦРУ, МИБ, сетевого и СМИ сообщества. Других улик просто нет. На месте возможного пуска ракеты (по «новым» данным – возможного пуска

двух ракет, чтобы добиться 100 %-ного попадания) не найдено ни одной детали ракеты. Не представлен анализ образцов почвы для доказательства пуска ракеты в заявленном месте. США отказались предоставлять космические снимки, отделившись меморандумом. Поэтому у прокуроров возникла проблема проверки качества наличного материала. Как сказал прокурор Бергер, «большая работа была проведена по верификации материалов с целью подтверждения их аутентичности.» Так прямо и сказал: верификация для аутентичности. Как тут не вспомнить Гоголя НВ?! «А один из гостей... Ну, тот уже был такой панич, что хоть сейчас нарядить в заседатели или подкомории. Бывало... пойдет рассказывать – вычурно да хитро, как в печатных книжках! Иной раз слушаешь, слушаешь, да и раздумье нападет. Ничего, хоть убей, не понимаешь. Откуда он слов понабрался таких!» Ну, ладно, хорошо хоть есть Википедия. Оказалось, что у слова «верификация» много различных значений в зависимости от обстоятельств его применения. Если считать процесс расследования – производством (обвинительных материалов), то верификация означает «проверку на правильность соответствия эталону». Каков эталон был принят обвинителями мы прекрасно знаем! Если же считать процесс расследования – потреблением (представленных или найденных данных), то процесс проверки называется «валидизацией». По всей вероятности, прокурор выразился точно, именно расследование в Нидерландах – это производство обвинения! Далее,

смотрим слово «аутентичность». Оказывается, проверка на аутентичность и верификация – одно и тоже! В общем, масло должно быть масляным.

А теперь о том, как осуществляется нидерландская верификация. Наверное, не зря говорил Бергер, что это заняло много времени: материалов много, и надо проверить каждый. А прокурор Деди Вуй-а-Цой пояснила: «Общие обвинения в манипуляциях не могут быть предметно расследованы. Эксперты могут проводить техническое расследование только отклонений типа шума, или его отсутствия.» На этом основании следствие пришло к выводу, что ВСЕ полученные материалы – подлинны! Не было разговора о том, какие материалы не выдержали «верификации»! Наоборот, следствие критически отнеслось к материалам, представленным РФ, имея в виду некоторые погрешности, о которых говорилось выше. И на этом основании забраковало многие (не все) объективные данные от РФ. В частности были забракованы спутниковые снимки, не устраивающие их украинских коллег; но зато с большим нетерпением ожидали космические снимки с секретного спутника США, которые им так и не предоставили. Зачем им нужны тогда эти снимки, если их можно запросто забраковать?! Адвокат защиты Пулатова резонно сказал: «Зачем вы обращались к РФ, если не доверяете им?» Получается, как в известном скетче о певце и пианисте: «Здесь – играем, здесь – нет.». Таким образом мы имеем причудливое стечение обстоятельств, проще говоря –

фантазмагорию.

Но на этом фантазмагория не закончена. Дело в том, что учёные мужи всё разработали, всё продумали: чья ракета, чья установка, как сбивали, кто отдавал приказ, как подвозили установку по какому маршруту, как отвозили установку, – вся цепочка сложилась. Но потом оказалось, что это не цепочка, а отдельные фейковые звенья, которые к тому же никак не сходятся. Даже упоминание о терабитах переработанной информации не помогает; на это есть замечательная русская поговорка: «Не говори, что делал, говори – что сделал». А теперь перечислим какие же звенья в той цепке.

Первое. Чья это была ракета и установка? Следствие утверждает, что они принадлежали РФ. Но, улик нет, свидетель М58, который якобы видел пуск ракеты, засекречен и слышал «русскую речь». Следствие явно упустило тот момент, что действие идёт на русскоязычной территории. Видео- и аудиоматериалы же легко оспариваются.

Второе. Как сбивали? У следствия нет конкретного ответа, кроме мультика, как установка подъехала, но когда, что делал экипаж – не установлено, даже пуск ракеты (или ракет) не был внятно зафиксирован. Следствие не объяснило, как мог экипаж поразить Боинг на расстоянии, большем дальности обнаружения, от места возле посёлка Первомайский до точки траектории Боинга в момент 13:20:02 UTC. А если придерживаться версии, излагаемой автором, то дальность от Первомайского до точки траектории Боинга, где был по-

терян сигнал транспондера, гораздо больше – 63 км. Вывод: ракета ЗРК БУК не могла поразить Боинг из точки возле посёлка Первомайский.

Третье. Кто отдавал приказ? В конце 2015 года голландская прокуратура получила отчёт экспертно-журналистской группы Беллинкат, который содержал, в частности, список из 20 имён российских военных, которые, как полагает группа, могут быть причастны к катастрофе малайзийского самолёта. Но, естественно, в обвинительное заключение они не вошли. Основания для такого приказа не было. 25 июня Совет Федерации РФ отменил своё мартовское постановление о возможном использовании войск РФ на Украине. Остаётся возможность самовольного перевода техники. Вероятность такого перемещения почти нулевая. Боеготовая техника стояла на боевом дежурстве, и её снятие чревато военным трибуналом. Впрочем, зачем это объяснять. Не знаете – снимайте версию!

Четвёртое. По каким маршрутам подвозили и увозили установку? На этот счёт никаких внятных логических данных не опубликовано.

Как мы видим, цепочка не то, чтобы есть, но её просто не может быть. Она существует только в воспалённом воображении политиков и ангажированных прокуроров. Им наплевать, что военная разведка Нидерландов не увидела никаких Буков в районе крушения, что нет никаких спутниковых снимков российского БУКа в Донбассе, что даже укра-

инская погранслужба не заметила ввоз российского БУКа через границу. А последний гвоздь в гроб БУКовской версии вбили российские эксперты, которые определили, что характер отверстий и плотность отверстий на единицу площади обшивки Боинга не соответствуют картине поражения ракетой БУК.

Заключение

Книга закончена. После этого может возникнуть вопрос: критика может и справедлива, а на каком основании она сделана. И второй вопрос: а что предполагается дать взамен официальной версии.

Критика официальной версии началась с схемы разброса обломков малазийского Боинга, где часть обломков показана улетающей в направлении, противоположном вектору их горизонтальной скорости, равной в момент отделения горизонтальной скорости самого самолёта (а это не много, не мало, а 250 м/с), что противоречит законам физики. Это отмечено большим числом блогеров в интернете и авторов независимых исследований. Первым шагом было выяснение погодных условий на высоте 10 км в районе крушения; на больших высотах господствовал южный ветер, в приземном слое – северо-восточный. Южный ветер был сильнее, до 30 м/с, северо-восточный около 5 м/с, но на больших высотах атмосфера в 3 раза разреженнее приземной. Сделан вывод, что ветер не мог сильно повлиять на траекторию падения крупных тяжёлых обломков. На втором шаге, как было уже упомянуто, вычислено время падения и горизонтальный путь крупного обломка, падающего с высоты 10 км с горизонтальной скоростью 250 м/с; оказалось, что они равны соответственно 44 с и 6,5 км. При этом были использованы

траекторные данные РЛК Утёс-Т от момента 13:20:37, когда скорость Боинга начала падать, до момента 13:20:57, когда внезапно по какой-то причине ЦЧФ начала планирование и достаточно плавно упала на землю, не вызвав образования большой воронки. На третьем шаге было выяснено местоположение крупных обломков Боинга на земле: первый крупный обломок находился на 2 км северо-западнее Петропавловки, второй – на окраине пгт Рассыпное, третий – разломился на части у села Грабово. С помощью результатов второго шага элементарно находится место, где находился Боинг, когда начали отваливаться первый и второй обломок. И на четвёртом шаге устанавливаем, опять же по траекторным данным РЛК Утёс-Т, когда Боинг (или его ЦЧФ) пролетал над пгт Рассыпное. Здесь необходимо уточнение: термин «самолёт пролетал над к-л местом в момент t » означает, что в момент t самолёт пролетает над указанным местом в направлении надир, т.е. перпендикулярно поверхности Земли. И ещё одно замечание: все траекторные расчёты сделаны по данным, предоставленным РФ, украинских данных для этого не было, в смысле совсем. Погрешность проведенных расчётов по времени пролёта пгт Рассыпное 2с, над остальными пунктами 4с.

Теперь по второму вопросу. Здесь уже нет ничего точного, только предположения. Наиболее привлекательной версией оказалась версия поражения Боинга ракетой «воздух-воздух». Разумеется, нет веры утверждениям ВСУ, что 17–07

военные самолёты не вылетали с аэродромов. С аэродрома Авиаторский Днепропетровской области примерно в 15:00 местного времени (12:00 UTC) поднялось в воздух звено Су-25 под руководством майора Владислава Волошина. Самолёты принадлежали 1-й эскадрилье тактической авиации 229-й тактической авиабригады ВВС Украины по свидетельству перебежчика Евгения Агапова, авиационного техника. Самолёт Волошина был вооружён 2-мя ракетами Р-60. Приказ на взлёт предусматривал уничтожение самолёта А320 рейса AFL2074 Москва-Ларнака; трасса этого самолёта пересекала трассу малазийского Боинга в районе города Лозовая в 13:09 UTC. В 13:08 состоялся сеанс связи диспетчеров и пилотов Боинга. Потом связь оборвалась до 13:19:56, когда пилоты признали что-то непонятное. Так вот, по излагаемой версии звено Волошина перепутало самолёты и было виновно в отказе адресной связи ACARS в 13:12, прекращении радиосвязи в 13:15 и отсутствии сигналов транспондера с 13:18 малазийского Боинга. Потом Волошин вернулся на аэродром без боекомплекта, две остальные «сушки» не вернулись. Возможно, их сбили повстанцы, а, может быть, и сам ведущий. Далее Волошин произнёс сакраментальную фразу: «Самолёт не тот, не в том месте и не в то время». Через два дня Волошина наградили орденом Мужества III степени. В 2018 году он застрелился, и все концы – в воду. 7 августа 2014 года глава СБУ Валентин Наливайченко на брифинге обнародовал весьма путаную версию о коварных повстанцах,

которые должны были сбить рейс AFL2074 с помощью БУ-Ка, чтобы инициировать российскую агрессию на Украину. После этого и сложилась настоящая версия.

* * *

Рисунок обложки взят из доступных бесплатных шаблонов в редакторе Литрес.

Рисунки, приведенные в книге, взяты с сайта images.google.ru «Расширенный поиск картинок **Google**» по поисковой системе при наличии лицензии на использование в коммерческих целях. Ниже для каждой картинке в тексте приведен адрес изображения.

Картинка на титульном листе:

<https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn%3AANd9GcSTb-tX12JPUQ4mnv2bb708ar2PINIO4UMvwA&usqp=CAU>

Картинки к главе 2 часть 1:

Рис. 1 – <https://i.md/wp-content/uploads/2014/07/avia-map-boeing.jpg>

Рис. 2 – <https://i.ytimg.com/vi/W-NEiycUxT0/maxresdefault.jpg>

Рис. 3 – <https://sg.uploads.ru/t/GRLBm.jpg>

Картинки к главе 2 часть 2:

Рис. 1 – https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn%3AANd9GcQxHYOp14zAr2cGBkwEqqqJNh7zTC_JBKg5q

Рис. 2 – https://mediamera.ru/sites/default/files/images/paste_1451408688.png

Рис. 3 – https://static.ukrinform.com/photos/2015_05/1431516780_1.jpg

Рис. 4 – https://mediamera.ru/sites/default/files/images/paste_1451408537.png

Рис. 5 – <https://img.allzip.org/g/71/orig/10.jpg>

Рис. 6 – <https://pbs.twimg.com/media/BtL-VxSCIAIpt6o.png>

Рис. 7 – https://ic.pics.livejournal.com/allavasenka/19425043/128158/128158_original.png

Картинки к главе 3:

Рис. 1 – https://aviaforum.ams3.cdn.digitaloceanspaces.com/data/attachment-files/2017/09/876609_b13356fca39a7f29ef76c2a1843e.jpg

Рис. 2 – https://icdn.lenta.ru/images/0000/0099/000000991002/pic_1358.jpg

Рис. 3 – <https://sl.sbs.com.au/public/image/file/41a1f0e3-7487-4a93-bc73-a37c7f4eaffb>