

СЛОВО ПАТРИОТА

ЮРИЙ МУЖИН

ПРОВОКАЦИЯ ВЕКА



КТО СБИЛ МАЛАЙЗИЙСКИЙ «БОИНГ»

Юрий Игнатьевич Мухин
Кто сбил малайзийский
«Боинг». Провокация века
Серия «Слово патриота»

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=9524201

*Юрий Мухин. Кто сбил малайзийский «Боинг». Провокация века: Яуза-Пресс; Москва; 2015
ISBN 978-5-9955-0763-5*

Аннотация

«Мухин – сыскарь от Бога» – так отзывается об авторе этой книги Александр Бушков. В своем новом расследовании ведущий публицист патриотических сил раскрывает главное преступление Киевской хунты и ее натовских кукловодов – уничтожение в небе Донбасса малайзийского «Боинга». Проведя экспертизу всех доступных источников и собрав огромную доказательную базу, Юрий Мухин с цифрами и фактами обвиняет не только бандеровских исполнителей, но и вашингтонских заказчиков этой «провокации века».

Особенно показательны вызывающие совпадения катастрофы «Боинга» с другой аферой американских спецслужб – 11 сентября 2001 года. В обоих этих преступлениях прослеживается один и тот же почерк: чудовищная наглость и уверенность в собственной

бзнаказанности – ЦРУ «шьет дело» белыми нитками, особо не утруждая себя сочинением новых сценариев, будучи уверено: пипл и так схавает!

Но эта книга выводит провокаторов и убийц на чистую воду. Это сенсационное расследование не оставляет сомнений в том, кто «заказал» и «теракт» 11 сентября, и малайзийский «Боинг».

Содержание

Предисловие	6
Часть 1. И снова вопросы и вопросы	12
Общие сведения	12
Проблема действенности довода	15
Официальные версии	19
Следователи	35
Где самолет был «сбит»?	43
Удар о землю	60
А где самолет?	66
Разорван или разобран?	72
Чем самолет раздроблен	90
Что мы видим на Донбассе	96
Чего боится правительство Великобритании	108
Много чего нет	120
Странные родственники пассажиров	127
Конец ознакомительного фрагмента.	129

Юрий Мухин

**Кто сбил малайзийский
«Боинг». Провокация века**

© Мухин Ю.И., 2015

© ООО «Яуза-пресс», 2015

* * *

Предисловие

17 июля 2014 года примерно в половине шестого вечера по московскому времени из облачного неба над охваченным гражданской войной Донбассом начали сыпаться обломки самолета, различные вещи и трупы людей. Несколько позже выяснилось, что это якобы были обломки самолета малайзийского «Боинга 777» авиакомпании «Malaysia Airlines», вылетевшего из Амстердама в Куала-Лумпур рейсом МН 17, а трупы людей являются его пассажирами. Практически сразу же сформировались две версии причин гибели лайнера: по первой версии самолет был сбит пророссийскими ополченцами Донбасса с применением зенитного ракетного комплекса «Бук»; по второй версии самолет был сбит украинским самолетом-штурмовиком или истребителем. Поскольку эти версии высказываются официальными лицами России и Украины и внедряются в умы интересующихся граждан при помощи СМИ этих государств, то эти версии нужно считать официальными. Однако существует и третья версия этого инцидента, и хотя эта версия не признается и не рассматривается никакими официальными лицами или институтами, именно она наиболее обоснована надежными фактами. Эта версия изложена в книге.

Возможно, читатели и не обращали внимания на то, что у любых мало-мальски значимых событий есть общеприня-

тая, порою официальная версия – та, в достоверности которой уверяют общество политики и СМИ. И есть версии, расходящиеся с общепринятыми – с официальными. И вот чем более убедительной является неофициальная версия, тем яростнее сторонники общепринятой версии навешивают на несогласных с нею ярлык – «конспирологи», – стараюсь представить своих оппонентов людьми, помешанными на некой теории заговоров. Разумеется, есть сторонники и таких сумасбродных версий, что, как мне кажется, эти версии специально и распространяют авторы официальных версий для того, чтобы вызвать неприятие людьми вообще всех версий, отрицающих официальные. Но эти исключения, как всегда, только подтверждают правило: чем более недостоверна официальная версия, тем больше ярлыков навешивают СМИ и «эксперты» на своих оппонентов.

К сожалению, люди не всегда способны соотнести события сегодняшнего дня с историческими событиями, даже с теми, которые принято называть «новейшей историей». А ведь иногда спустя 50–70 лет рассекречиваются архивы, и вдруг выясняется, что истиной является именно та давняя теория заговора, сторонников которой те давние СМИ и «эксперты» обзывали сошедшими с ума конспирологами. Выясняется, что тогдашние СМИ и «эксперты» либо нагло лгали людям, либо были кретинами, неспособными понять, что же на самом деле происходит.

Вот пример. В 1951 году, то есть 63 года назад, шах Ира-

на М. Реза Пехлеви вынужден был назначить премьер-министром Ирана лидера правящей партии Мухаммеда Моссадыка, активно выступавшего против колониальной зависимости Ирана от США и Великобритании. Заняв этот пост, Моссадык провел национализацию Англо-иранской нефтяной компании (ныне British Petroleum, BP). В ответ последовали санкции Великобритании и США – запрет вывоза и продажи иранской нефти, положение народа ухудшилось, но народ понимал причины и в 1952 году парламент одобрил кандидатуру Моссадыка на второй срок. Шах, марионетка Запада, попытался отправить Моссадыка в отставку, но Моссадык провел референдум, на котором набрал 99,9 % голосов, получил чрезвычайные полномочия, взял в свои руки командование над вооруженными силами и в конце концов низложил шаха и отправил его в изгнание. Иран стал, по стандартам Запада, абсолютно демократической страной.

Но в конце лета 1953 года в Тегеране началось то, что мы видели в Киеве в зиму 2014 года: ЦРУ и британская разведка MI5 провели операцию по свержению Моссадыка. Как и на Украине, были куплены продажные генералы и депутаты, под видом народа на улицы выведены уголовники и бездельные идиоты, западные СМИ назвали это «народной революцией», и Моссадык в конце концов был свергнут. Разница разве что в том, что стоило это дешевле: если США уже признались, что на «демократические преобразования» на Украине выделили местным подонкам 5 миллиардов дол-

ларов, то в те времена операция по свержению Моссадыка и восстановлению колониальной зависимости Ирана обошлась ЦРУ всего в 19 миллионов (правда, доллар стоил намного дороже, да и вклад МІ5 пока неизвестен). Сегодня ЦРУ уже рассекретило документы по перевороту в Иране в 1953 году и гордо хвастается этой своей успешной операцией, обрекшей народ Ирана на длительные страдания и задержку в своем экономическом и культурном развитии.

Но в данном случае дело не в этом, а в том, что и в те времена тех, кто видел в Иране в 1953 году инспирированный иностранными государствами переворот, «свободные СМИ» и «эксперты» тоже называли конспирологами, помешавшимися на теории заговоров.

Я начал с того, что в инциденте с малайзийским «Боингом» две официальные и поддерживаемые СМИ и «экспертами» версии, а по сути одна – самолет сбит. И вопрос только в том, кто сбил. Но сегодня в США рассекретили материалы операции «Нортвудс», датированные 1962 годом, а рассекретили так быстро потому, что тогдашний президент США Д. Кеннеди не решился эту операцию проводить. Цель операции «Нортвудс» была в подготовке американского общественного мнения к вооруженному вторжению США на Кубу с целью свержения правительства Фиделя Кастро, и планом операции предполагались различные действия во многих областях. В том числе:

«8) Мы должны создать такой инцидент, который убе-

дительно будет демонстрировать, что кубинский истребитель атаковал и сбил чартерный гражданский самолет на пути из США в Ямайку, Гватемалу, Панаму или Венесуэлу. Направление рейса должно быть выбрано таким образом, чтобы он проходил через Кубу. Пассажирами рейса должна быть представлена группа студентов колледжа на каникулах или другая группа людей, объединенных общими интересами, чтобы обосновать необходимость чартерного рейса.

а) На американской авиабазе в Эглин (Eglin AFB) надо взять гражданский самолет, который будет покрашен и выглядеть, с теми же номерами, как и настоящий гражданский самолет, принадлежащий подставной компании, зарегистрированной в области Майами, но принадлежащей на самом деле ЦРУ. В назначенное время этот самолет-двойник заменит настоящий гражданский самолет. Этот самолет-двойник будет загружен тщательно отобранными пассажирами, которые будут записаны для этого фиктивного рейса под вымышленными фамилиями, с подготовленными необходимыми документами. Настоящий же пассажирский самолет, выполняющий рейс, будет превращен в беспилотный самолет, который и будет сбит.

в) Моменты взлетов настоящего и самолета-двойника будут синхронизированы так, чтобы они встретились в воздухе южнее Флориды. От места их встречи самолет-двойник с пассажирами снизится до минимальной высоты и пойдет прямо на запасную полосу авиабазы Эглин,

где уже будут подготовлены необходимые меры по эвакуации пассажиров и обратной перекраске самолета. Тем временем настоящий, но беспилотный рейс продолжит зарегистрированный рейс. Непосредственно над Кубой беспилотный самолет передаст по радио: «SOS, самолет атакован кубинскими истребителями «МиГ». Эта передача радиосигнала будет прервана разрушением самолета, вызванным дистанционным радиосигналом»¹.

И вы же понимаете, что, решись американцы проводить эту операцию, все «здравомыслящие» люди были бы согласны со СМИ и «экспертами», уверяющими, что самолет летел с реальными людьми и сбит кубинским истребителем. Как же иначе?

Возвращаясь к сегодняшнему дню, малайзийскому «Боингу» и сегодняшним СМИ с их «экспертами». Вы что же – считаете, что в то время работники СМИ и подвизающиеся в СМИ «эксперты» зависели от хозяев СМИ и были идиотами, а сегодня журналисты и «эксперты» честные, свободные и умные?

Ну-ну...

¹ <http://rushor.su/articles/18767>

Часть 1. И снова вопросы и вопросы

Общие сведения

Как мною было написано в предисловии, 17 июля 2014 года примерно в половине шестого вечера по московскому времени из облачного неба над охваченным гражданской войной Донбассом начали сыпаться обломки самолета, различные вещи и трупы людей. Несколько позже выяснилось, что это якобы были обломки самолета – малайзийского «Боинга 777» авиакомпании «Malaysia Airlines», вылетевшего из Амстердама (Нидерланды) в Куала-Лумпур (Малайзия) рейсом МН 17, а трупы людей являются его пассажирами. На борту рейса МН 17 находилось якобы 283 пассажира и 15 членов экипажа.

«Malaysia Airlines» – национальная государственная авиакомпания Малайзии, выполняющая регулярные коммерческие перевозки по 85 пунктам назначения на шести континентах мира. К июлю 2011 года пассажирский флот компании состоял из 100 самолетов, среди которых 17 лайнеров «Боинг 777» (конкретно – «Boeing 777-200ER») выполняли дальние, межконтинентальные рейсы. Последние годы ком-

пания работала с убытками, проводя поиск способов их избежать.

«Boeing 777-200ER» – широкофюзеляжный пассажирский самолет, сконструированный специально для авиалиний большой протяженности, это самый крупный в мире двухмоторный самолет. Оснащен двумя турбореактивными двигателями «Rolls-Royce Trent 800» тягой по 42 тонны каждый. Длина самолета – 63,7 метра, размах крыльев – 60,9 метра, высота – 18,5 метра, ширина фюзеляжа – 6,19 метра. Максимальная взлетная масса – 298 тонн, запас топлива – 171 000 литров, максимальная дальность – 14 000 километров, пассажировместимость – от 300 до 400 человек, в зависимости от классности салонов. Стоимость машины – 270 миллионов долларов.

Произошедшее с рейсом МН 17 должно всех насторожить, поскольку это уже не первый странный случай с самолетом авиакомпании «Malaysia Airlines».

За четыре месяца до происшествия на Донбассе «Боинг 777» авиакомпании «Malaysia Airlines», выполнявший рейс 370 из Куала-Лумпура (Малайзия) в Пекин (КНР), тоже не долетел до аэропорта назначения. В субботу 8 марта 2014 года во время перелета над Южно-Китайским морем с самолетом была потеряна связь. *«Впоследствии было установлено, что на авиалайнере неизвестные лица отключили системы связи, но при этом самолет существенно отклонился от курса и находился в воздухе еще не менее 7 часов. В резуль-*

тате, предположительно, он разбился в южной части Индийского океана, и все находившиеся на борту погибли (12 членов экипажа и 227 пассажиров)... На самолете были отключены устройства-транспондеры, передающие информацию о местоположении воздушного судна и его идентификационные данные... Основная официальная версия следствия о причинах происшествия – угон самолета неизвестными лицами (преднамеренное отключение систем связи и смена курса в неустановленном направлении)»².

В этой официальной версии плохо сочетаются между собой «угон» и «все погибли». Что касается пассажиров, то, скорее всего, они действительно убиты, поскольку никаких вестей от них до сих пор не поступило, но находившиеся на борту угонщики явно гибнуть не собирались и явно не погибли. А за 7 часов, при крейсерской скорости 905 км/ч, самолет пролетел 6 тысяч километров, но вот где он сел и что с самой машиной, до сих пор неизвестно.

Проблема действенности довода

Еще один, несколько общий вопрос.

В 2014 году праздновалось 45-летие американской аферы «высадки на Луну». Правда, праздновалось очень хило, но, тем не менее, США все же и под этот юбилей закупило олухов СМИ для прямой пропаганды своего достижения и, главным образом, для дискредитации «конспирологов», число которых в самих США растет. Ведь сегодня, по различным опросам общественного мнения, количество американцев, понимающих, что США никогда не высаживали человека на Луну, уже доходит до четверти населения. Надо думать, что именно у такого количества населения США еще остались какие-то проблески в мозгах.

Вот об этих проблесках и разговор.

Дело в том, что доказательств того, что американцев на Луне «не стояло», настолько много, что кажется невероятным, чтобы любой человек, даже не сильно грамотный или начисто забывший, чему его учили в школе, может воспринимать американскую пропагандистскую туфту серьезно. Однако вся штука в том, что из нашей школы человек выносит только слова о знаниях, а самих знаний у него нет – нет способности использовать знания самостоятельно. Однако далее по жизни человек начинает заниматься каким-то делом, которое порою дает ему практику использования кое-

каких знаний, и он начинает их понимать. Соответственно, в любых аферах он из своей области знаний может увидеть ложь, если и не во всем ее многообразии, то хотя бы поймет отдельные доказательства из тех, которые он сумел понять. Какой довод такой человек примет за доказательство, сказать заранее нельзя.

В случае с Луной для меня, к примеру, наиболее убедительным является геометрический довод – ни на одном фото «с Луны» тени по своей длине не соответствуют стоянию Солнца над горизонтом Луны. Мне казалось, что геометрия – ведь это так просто! Ее в школе изучают, по жизни ее, казалось бы, используют все, причем самостоятельно и осмысленно. Но я сильно ошибался – сейчас такое поколение людей, каких-то «комнатных», у которых от школьных знаний остались только знакомые слова – «геометрия», «углы», «косинус» – и ни малейшего представления о том, как это в жизни выглядит, как и для чего этим пользуются.

Вот в качестве иллюстрации рассказ, взятый из Интернета:

«Принял я на работу девушку в продажи, через агентство по найму. 26 лет, симпатичная, высшее образование, свободный английский, хорошее резюме. Сам ее собеседовал больше часа. Очень вменяемо вела себя на собеседовании... Проходит три недели испытательного срока. Она изучает мебель, бойко принимает факсы, общается с клиентами, влилась в коллектив. Все отлично. Тут я случайно

попросил ее рассчитать необходимую длину стола для переговоров на 16 человек. Приносит расчет, я вижу – что-то не то, спрашиваю, как считала? И тут она произносит:

– В метре 60 сантиметров, и я умножила...

– Сколько?

– А, нет, 180. Или это градусов? Просто 80?

– !!!!!!!!!?

– А, МЕТР ДВАДЦАТЬ!

Причем ни тени смущения, как будто она угадывала атомную массу плутония. Я ушел курить, чтобы перестать ржать. Вернулся и провел блиц-опрос. Выяснилось, что она не знает: сколько килограммов в тонне, при какой температуре закипает вода, сколько градусов составляет прямой угол, чему равна площадь квадрата со стороной 1 метр и сколько, хотя бы приблизительно, весит литр воды».

Ну какой геометрический довод убедит эту девушку, прекрасно владеющую компьютером?

Я часто привожу в пример случай со своим другом, которому я начал объяснять суть проблемы с лунной аферой, а он слушать никаких доводов не стал, извинился, сказал, что ему очень стыдно, что он не понимает всех этих тангенсов, но он уверен, что американцев на Луне не было. И пояснил свою убежденность примерно так: «Я знаю жизнь и людей, я знаю, как они ведут себя в жизни. Луна – очень далеко, техника сложная, и обязательно что-то сломается. Если бы на

Луну прилетел я, то я бы приоткрыл люк, одной ногой ступил бы на поверхность, схватил бы камешек, заскочил обратно и улетел. А эти американцы на Луне прыгают, бегают, кувыркаются, все время смеются. Да за кого они меня принимают?? За лоха?!»

Но разве это довод для человека, который жизнь изучил по американским фильмам? В которых американский герой голыми руками убьет десять негодяев и на их истекающих кровью трупах взасос поцелует спасенную любимую?

То есть у каждого свой «путь к истине», для каждого убедителен свой довод, доказывающий, что высадка американцев на Луну – это афера. И в случае с малайзийским «Боингом» в Донбассе невозможно предсказать, какой именно довод для конкретного читателя окажется действенным. Поэтому мне придется рассмотреть этих доводов как можно больше, включая и доводы, связанные с техникой, которая сегодня для многих является тайной за семью печатями.

Официальные версии

Как всегда в таких случаях бывает, вначале веришь официальной версии, поскольку нет никаких фактов, которые дали бы пищу сомнениям в ее правдивости. Но потом начинают подходить подробности и вместе с ними – возникать недоумение и вопросы. Однако в случае малайзийским «Боингом» на Донбассе времени поверить политикам и СМИ – поверить в официальную версию – не было.

СМИ и политики мира практически сразу взорвались обвинениями России.

После этого лично мне стало ясно, что официальная версия Запада является ложью. Поясню ход своих мыслей пошловатым анекдотом. Опытный бык и молодой бычок идут вдоль изгороди из колючей проволоки и вдруг видят за нею стадо коров. «Давай порвем проволоку и покроем по корове!» – предложил бычок. «Нет, – возразил опытный бык, – мы сейчас обойдем проволоку, войдем в ворота и покроем все стадо».

Понимаете, на расследование причин авиакатастрофы уходит пара недель, иногда месяц. А в этом случае еще и комиссия не была назначена, а СМИ Запада и политики – эти опытные быки – уже установили причину. Нет, так не бывает! Если этот бык, вместо того чтобы войти в ворота фактов, раздувает ноздри, пускает слюни и делает вид, что сей-

час вот-вот порвет проволоку, то, значит, ворота с фактами его не радуют. И он будет эти факты скрывать и фальсифицировать.

Я понимаю, что мало интересующегося военным делом человека то, о чем я напишу ниже, совершенно не убедит, но мысль о том, что ополчение Донбасса сбilo малайзийский «Боинг 777» ракетой зенитного ракетного комплекса «Бук», изначально дебильная.

Та установка, которую вы, возможно, видели на фото как доказательство, что это «Бук» ополченцев, – всего лишь самоходная огневая установка (СОУ) зенитного ракетного комплекса «Бук» – всего одна из машин, которые нужны для уничтожения объектов, летящих на предельных дальностях для «Бука».

Но сам «Бук» – это КОМПЛЕКС боевых машин, в который кроме СОУ входит и станция обнаружения и целеуказания (СОЦ), о которой даже председатель Службы безопасности Украины Наливайченко помалкивает, поскольку СОЦ могут быть только в составе батареи «Бук», следовательно, на Донбассе – только у карателей.



Рис. 1. Анонсы СМИ на Западе

Вкратце о принципе наведения ракеты «Бука» на цель.

Она наводится не по тепловому сигналу, как ракеты переносных зенитных комплексов (ПЗРК). После пуска, в начале пути ракету «Бука» ведут к цели по радиокомандам с земли, а на конечном участке ракета сама наводится по отраженному от цели сигналу локатора. Но ракета «Бука» не способна тащить на себе весь локатор, чтобы самой облучать цель, и на ней находится только приемная антенна. А локаторы, облучающие цель, находятся на земле – мощный на СОЦ и слабенький на СОУ. Если они прекратят облучение или отраженный от цели сигнал будет слабый и ракета потеряет его, то она пойдет вертикально вверх и при выработке топлива взорвется.

Иметь только машину СОУ и не иметь машину СОЦ бессмысленно. Дело в том, что СОУ «Бук» имеет маломощный и очень узконаправленный локатор, его функции – быть на батарее вспомогательным.



Рис. 2. Самоходная огневая установка зенитного ракетного комплекса «Бук»

Этим локатором очень трудно обнаружить цель и так же трудно облучить ее достаточно мощным сигналом, чтобы ракета «Бука» ее обнаружила и не потеряла. Если в составе батареи СОЦ есть, как у карателей на Донбассе, то ракеты СОУ «Бука» могут поразить даже такую малоразмерную цель, как истребитель, на дальности в 50 км и на высоте в 16 км. Но если СОУ действует в одиночку, как это приписывают ополченцам, то тогда, при высоте целей выше 3 км, ЗРК «Бук» удавалось сбить цель с вероятностью 0,70—0,93 толь-

ко в случае, если дальность до цели не превышала 20,5 км, а некоторые цели удавалось сбить только при дальности до них 3,4 км.

Киев и Запад утверждают, что ополченцы СОУ «Бук» получили из России, но облагодетельствовать кого-либо только СОУ «Бук» без СОЦ – это все равно что подарить снайперскую винтовку без прицела. В упор из такой винтовки стрелять-то можно, но кому это надо, если в упор можно стрелять и массой другого, более удобного оружия?

Ведь с воздуха ополченцам угрожала только низко летающая штурмовая авиация карателей и вертолеты.

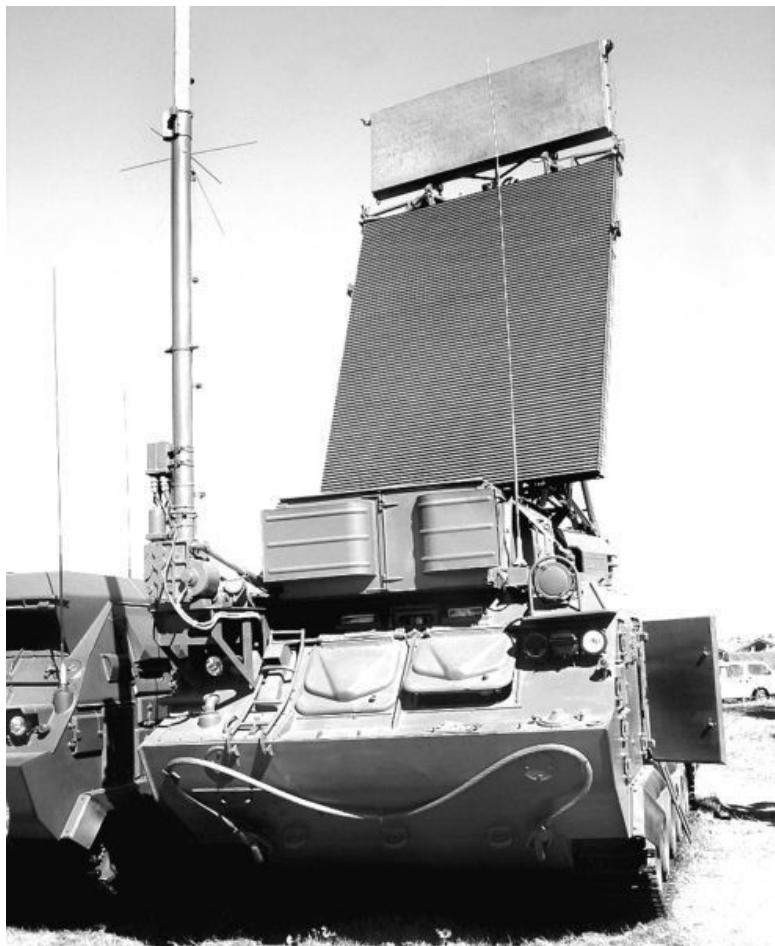


Рис. 3. Станция обнаружения и целеуказания зенитного ракетного комплекса «Бук»

Им за глаза хватало переносных зенитных комплексов, а «Бук», с его обслуживанием высококвалифицированным расчетом и проблемами маскировки и охраны, был совершенно ненужной обузой. Это все равно что подарить ополченцам Донбасса подводную лодку. Само по себе это оружие мощное, вот только у противника нет кораблей, чтобы торпедировать их подводной лодкой.

Мало этого. СБУ добавило уверенности в том, что версия Киева и Запада – это ложь, тем, что запустила в Интернет ролик с СОУ «Бука», якобы едущей из России на Донбасс. И тут же по тактическому номеру «312» выяснилось, что это ролик с украинской СОУ «Бука». Но если бы «Боинг» сбили ополченцы, то надо ли было СБУ так позориться с неуклюжими фальшивками?

Кстати, нынешний председатель СБУ В. Наливайченко занимал эту должность и в 2006–2010 годах, и уже тогда (когда Украина была еще как бы суверенным государством) отличился настолько тесной связью с ЦРУ, что его считали откровенным предателем. Достаточно сказать, что при нем дипломы выпускникам Академии СБУ (разведчикам Украины) выдавал посол США в Киеве В. Тэйлор³. Так что с уверенностью можно утверждать, что все, что ни делается СБУ, делается под руководством ЦРУ. Но вернемся к инциденту.

На третий день после сообщения прессы о гибели малайзийского «Боинга 777» авиакомпании «Malaysia Airlines», выполнявшего рейс МН 17, когда с места инцидента еще не поступила информация в достаточном для анализа количестве, заместитель министра обороны РФ Антонов задал Киеву 10 вопросов⁴ по поводу трагедии с малайзийским «Боингом 777». Если вопросов много, то, разумеется, их нужно задавать, но только тогда, когда есть надежда получить ответы. Однако ведь сразу было понятно, что на большинство вопросов от киевской хунты и ее западного сутенера последует обычная «псака» или просто молчание.

Поэтому разумнее было задать всего пару вопросов, от ответа на которые киевской хунте, казалось бы, нельзя уклониться, и такие вопросы в этом десятке были.

Во-первых, это 6-й вопрос Антонова: «б. Почему украинские диспетчеры допустили отклонение самолета к северу, в сторону так называемой антитеррористической операции, которую проводит официальный Киев против народа юго-востока своей страны?» – и вот почему.

О чем речь. Всего за три дня до катастрофы 777-го министр обороны Украины Гелетей доложил Порошенко о том, что ополченцы сбили «Ан-26». И это был уже не первый сбитый транспортный самолет. Придурку в должности министра надо было объяснить президенту, как это он снова направил транспортник лететь над зоной ПВО ополченцев и

⁴ <http://rusvesna.su/news/1405753917>

этим допустил его гибель. Поэтому министр начал навешивать на уши Порошенко макароны: «...самолет шел на высоте 6,5 км, его поражение переносными зенитными комплексами является невозможным по техническим причинам... По оперативным данным разведки, у «республиканцев» оружия, которое могло бы поразить цель на существенной высоте, до сих пор не было.... Самолет был поражен другим, более мощным ракетным оружием, которое было применено, вероятно, с территории Российской Федерации». И в СМИ Украины пошло-поехало про ракету или истребители с территории Российской Федерации.

Но если ополченцы сбили самолет на высоте 6,5 км, то, значит, у них что-то было, чем можно сбивать на такой высоте? Чем можно гордиться и чем можно пугать? Однако, во-первых, пленный член экипажа показал, что этот «Ан-26» в момент его поражения сбрасывал окруженным украинским войскам продовольствие и воду, во-вторых, ополченцы не стали делать загадочные физиономии, и министр обороны ЛНР просто высмеял этого военного «Галантерея»: «Да, мы подтверждаем, что были сбиты два самолета и захвачены в плен несколько человек... Самолеты были сбиты из ПЗРК, а не из ЗРК с территории ЛНР. Первый самолет был самолет-разведчик, второй – десантный. Десантный самолет не высаживается с высоты 6,5 километра.... Поэтому я считаю, что высота была до 3 тысяч метров, что позволило ополчению успешно применить ПЗРК «Игла». Мало этого,

и 3 км много. Вот инструкция по сбросу грузов с самолета «Ан-26»: «9.1. Выброска груза с самолета «Ан-26» производится с высоты 150–300 метров при скорости полета 270–300 км/час на грузовых парашютах, имеющих стабилизирующее устройство... 9.2. Выброска грузов без парашютов производится с высоты 150 м при скорости полета 300 км/ч».

Не знаю, как кому, но то, что ополчение отказалось обмануть противника тем, что у него как бы есть ЗРК «Бук» (хотя бы для того, чтобы напугать), убеждает меня в том, что «Бука» у них действительно не было. Но пусть даже был. Кто запретит воюющим людям иметь оружие, которое имеет их противник?

Ведь дело не в этом.

Пусть даже не ополченцы, пусть этот «Ан-26» сбили или российский самолет, или ракета, но ведь это означает, что в зоне разбоя киевских карателей был сбит самолет на высоте полетов пассажирских самолетов. Поэтому полеты гражданских самолетов стали недопустимы. Так почему киевская хунта не закрыла воздушное пространство карательной акции для полетов гражданской авиации?

Мало этого, агентство Рейтер уже на следующий день после инцидента с малайзийским авиалайнером опубликовало карту полета МН 17, из которой ясно, что даже накануне, 16 июля, украинские диспетчеры маршрут этому рейсу прокладывали, минуя Донбасс.



Рис. 4. Маршрут рейса МН 17 16 июля и место нахождения обломков

Так почему 17-го украинские диспетчеры завели малайзийский «Боинг 777» на это минное поле?

Разумеется, хунта не ответила на этот вопрос – хунта выкручивалась и молчала, и это было понятно. Однако этот вопрос можно и нужно было ставить иным людям.

По имеющимся сведениям, вел его по этому маршруту авиадиспетчер днепропетровского аэропорта. Это человек маленький, его нужно было тащить «в студию» и потребовать ответить на вопрос: кто ему приказал изменить маршрут лайнера? Ответ снял бы много иных вопросов. (Хотя и тогда было ясно, что Москва и ополченцы тут ни при чем.) Но диспетчеры и записи с радаров были сразу же арестова-

ны СБУ киевской хунты и стали недоступны журналистам. И возник вопрос: а что хунта пытается скрыть?

Второй важный вопрос Антонова следует предварить, что на тот момент было уже известно, что хунта перебросила на Донбасс свои зенитные ракетные комплексы «Бук». Но ведь ополчение Донбасса вообще не имело авиации и сбивать этими «буками» хунте было нечего. Более того, снимки со спутников показали, что эти «буки» хунты накануне 17 июля покинули места постоянной дислокации, что можно было понимать, как выезд их на боевые позиции для пуска ракет. Этот вопрос Антонов сформулировал так: *«4. Готовы ли представители вооруженных сил Украины представить международным экспертам документы по учету ракет класса «воздух-воздух» и «земля-воздух» в боекомплектах зенитных ракетных комплексов? Это очень важный вопрос, который позволит нам определить, какие системы были использованы против малайзийского «Боинга». И на этот вопрос, разумеется, никто генералу в Киеве ничего не ответил, между тем ответ на этот вопрос легко было получить и без Киева.*

Для понимания этого нужно понять несколько технических подробностей.

Переносные зенитные ракетные комплексы (ПЗРК) предназначены для поражения не просто низко летящих целей, а относительно медленно летящих – ненамного более скорости звука – до 400 м/с. Дело в том, что боевая часть ракеты

ПЗРК маломощная, весом около 2,5 кг, и нанести летящему объекту серьезные повреждения может только в случае, если ракета попадет прямо в цель или пролетит очень близко от нее. Но чтобы попасть прямо в самолет, ракета должна быть сама маневренной, следовательно, и сама иметь невысокую скорость. И скорость ракеты ПЗРК обычно около 550 м/с.

В отличие от ПЗРК зенитные ракетные комплексы (ЗРК) – «Бук», С-200, С-300 – предназначены для уничтожения высокоскоростных целей, да еще и летящих на высотах до 30 км, – истребителей, тактических и крылатых ракет – объектов, летящих со скоростями до 3000 м/с. Поэтому и сами ракеты этих комплексов летят с такими же огромными скоростями. К примеру, ракета «Бука» летит со скоростью 1230 м/с, последняя модификация ракет С-300 – 2800 м/с. Попасть ракетой, летящей с такой огромной скоростью, непосредственно в объект, летящий с такой же, а порою и большей скоростью, невозможно. И в боевых частях ЗРК применяется принцип дробового ружья, которое стреляет по утке не одной пулькой, а сразу кучей пулек (дробин), и если хорошо прицелиться, то из 250 дробин в утку попадет 2–3, чего обычно достаточно.

Так и в ракетах ЗРК. Их боевые части подрываются вблизи самолета или ракеты противника и осыпают цель стальной «дробью», находящейся в их боевой части. Такой «дробью» являются поражающие элементы, которые часто называют шрапнелью, – стальные шарики или стержни, раз-

летающие при взрыве со скоростью 1700 м/с. Какой формы поражающие элементы «Бука» и сколько их, мы рассмотрим потом. Но, к примеру, в боевой части ракеты комплекса С-200 находится не 250, как в патроне дробового ружья, а 37 тысяч стальных шариков диаметром 7,9–9,5 мм. Кроме того, если ракета ЗРК подлетит достаточно близко к цели, то она воздействует на цель, разумеется, и силой взрыва (в боевой части ракеты С-200 90 кг смеси тротила с гексогеном), но в любом случае цель будет иметь пробоины от стальной шрапнели шарообразной или иной формы. Вот что важно!

4 октября 2001 года украинские военные профессионалы умудрились сбить «Ту-154», выполнявший рейс Тель-Авив – Новосибирск. Комиссия, расследовавшая эту катастрофу, сделала вывод: *«анализ пробоин в фюзеляже показывает то, что самолет мог быть поражен ракетой комплекса ПВО С-200, так как размер и форма пробоин вполне соответствуют шрапнели осколочно-фугасной боевой части ракеты именно этого комплекса».*

Таким образом, возник второй вопрос: есть ли на обломках «Боинга» следы шрапнели и от какого типа ракет? Ведь по этим следам и по самой шрапнели, застрявшей в обломках, безо всякого Киева легко определяется тип ЗРК, которым был сбит самолет.

И по сей день на этот вопрос нет ответа – дыры в отдельных обломках есть, но от какого они типа шрапнели – от каких ракет, – не устанавливается. (Неизвестно это было как

в начале расследования, так и сегодня). Кроме того, к этим вопросам добавилось и недоумение или подозрение в связи с тем, что киевская хунта всячески препятствовала приезду экспертов на место события и сама не спешила инцидент расследовать.

Короче, с самого начала преступное поведение Киева и Запада указывало на них как на преступников, сбивших несчастный самолет.

В этом плане поведение России и ополченцев выглядит наиболее убедительно. И Россия, и ополченцы давали для расследования любые запрашиваемые данные и вели себя достаточно открыто. И это делало убедительной российскую официальную версию о том, что малайзийский «Боинг» был сбит украинской стороной – либо ракетой «Бука», либо ракетой «воздух-воздух» какого-то боевого самолета киевских карателей. И все было бы хорошо, и можно было бы поверить российской официальной версии, если бы не начала поступать более подробная информация, которая, честно говоря, поначалу приводила в ступор.

Но это меня и таких, как я. А вот официальных следователей, похоже, ничего не может смутить в принципе. Немного о них.

Следователи

Напомню, что в мировой практике, если обломки упали на землю и доступны для изучения, то расследование ведет страна, над территорией которой произошла катастрофа, а на расследование причин авиакатастрофы уходит от пары недель до месяца-полутора от силы, и ведется расследование открыто. В случае же с малайзийским «Боингом», потерпевшим катастрофу над Донбассом, вопреки обычаю и здравому смыслу Украина отказалась проводить расследование и фактически передала его представителям Малайзии, Нидерландов, Еврокомиссии, американской компании Boeing, Международной организации гражданской авиации (ICAO), американского Национального совета по безопасности на транспорте (NTSB) и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (Eurocontrol). А эти почтенные следователи для начала все засекретили, не объясняя причины засекречивания, да их и невозможно объяснить.

Следствие засекречивают, когда это может помешать изобличению преступника, который пока не знает, что его подозревают. Или когда хотят следствие сфальсифицировать. Про необходимость изобличения преступника ничего не говорится, остается последняя причина, которую, конечно, объявлять не будут, – о фальсификации дела не объяв-

ляют. Итак, эти именитые западные следователи в глубокой тайне почти два месяца потратили не на получение окончательных выводов, а всего лишь на «предварительное расследование». А на полное расследование скромно выделили себе год: *«По словам пресс-секретаря нидерландского Совета по безопасности Сары Ферной, окончательный доклад будет опубликован через год после катастрофы, летом 2015-го. «Таковы планы, но все будет зависеть от хода расследования», – заявила Фермой»*⁵. Понятное дело: следствие будет длиться до тех пор, пока все об этой катастрофе забудут, трупы сожгут, доказательства сфабрикуют, а обломки переплавят. После чего будет объявлено что-то невнятное в соответствии с текущим требованием политики.

Так вот, результат этого «предварительного расследования», объявленный 9 сентября, вызвал возмущение всех интересующихся этой катастрофой, причем и во всех странах. Наиболее полно сарказм выражен перепевкой знаменитого путинского ответа, когда он на вопрос о причинах трагедии подводной лодки «Курск» сообщил обществу: «Она утонула». Вот и в случае расследования катастрофы рейса МН 17 народ считает, что комиссия после почти двух месяцев работы сделала «сенсационное» открытие: «Самолет упал».

Если говорить конкретнее, то эксперты использовали «умные слова» и сообщили, что пассажирский лайнер разва-

⁵ http://crasno.ru/obscestvo/news_2014-09-10-02-27-02-447.htmlhttp://crasm.m/obscestvo/news_2014-09-10-02-27-02-447.html

лился на части во время полета. Причиной катастрофы названо «структурное разрушение, вызванное большим количеством объектов, обладающих высокой энергией и проникших извне». Также отмечается, что не обнаружено каких-либо свидетельств технической неисправности или ошибки экипажа. И что в радиусе 30 км не было ни одного военного самолета, а перед исчезновением с экранов радаров рейс МН 17 не подавал никаких сигналов SOS.

Дирижером в этом оркестре, судя по всему, являются голландцы, да еще и юристы, что меня никак не обнадеживает.

Виной тому, конечно, личный опыт общения со следователями, прокурорами и судьями РФ, как на подбор, теми еще деятелями. Кроме того, на сегодня у нас студенты юридических факультетов считаются самым тупым отстоем среди студентов всех остальных специальностей. Надо сказать, что и Запад надежд никаких в этом плане не дает, если вспомнить процессы в Гааге по делам Сербии и образцово-дебилную рожу прокурора этого суда. Последнее время и решения Страсбургского суда являются образцом бессовестного мадам-разма.

Думаю, что если бы на Западе дело с правосудием обстояло сильно лучше, нежели в РФ, то в США не появился бы анекдот, согласно которому подопытных крыс в биологических опытах стали заменять юристами, поскольку: а) юристов больше, чем крыс; б) юристов не жалко; в) в ходе опытов юристы делают то, что крысы отказываются делать по мо-

ральным соображениям.

А ведь сколько у нас еще простаков, с придыханием от почтения произносящих слова «суд», «прокуратура», «следствие»! Скажу им, хотя и знаю, что бесполезно: если вы сами проанализировали факты, но ваши выводы расходятся с выводами юристов, то виноваты в этом не вы.

Что касается Голландии, то она уже многие десятилетия на мелких побегушках у США или Израиля, что, впрочем, одно и то же. Причем прислуживает Голландия с огромным рвением. Вот бывший генерал-майор израильских спецслужб Яков Кедми, осуществлявший в СССР антисоветские операции с помощью голландского посольства, сообщает в интервью:

«Схема была простая. Премьер-министр (Израиля. – Ю. М.) сказал: «Хорошо, но договорись с голландцами». Когда мы вышли от премьер-министра, я сказал своему начальнику Давиду Бар-Тову, что с голландцами буду говорить на своем языке.

– Что это за язык? Наверняка не голландский?

– Мой язык. Голландцы за год работы со мной уж привыкли, что я время от времени меняю процедуру в посольстве. Поначалу они пытались получить на это разрешение министерства иностранных дел Нидерландов, но я через Иерусалим устраивал так, что из Нидерландов им сообщали то же самое, что сказал я. И к этому они привыкли. Я приехал в Москву, попросил встречи с послом Нидерландов, и

он меня принял. Я сказал, что был в Израиле, разговаривал с премьер-министром – и с завтрашнего дня порядок будет изменен»⁶. И порядок в посольстве Голландии был изменен.

Я же столкнулся с голландской подлостью в конце 70-х. Наш завод выходил со своей продукцией на внешний рынок, но в это время США всеми способами блокировали внешнюю торговлю СССР, вводя на нее негласный запрет и преследуя те фирмы, которые его нарушали. С нами начала торговать прорывавшая блокаду люксембургская фирма, она же наняла достаточно именитую голландскую фирму для производства контрольных химических анализов нашего сплава. И неожиданно их контрольные анализы начали показывать содержание ведущего элемента в сплаве значительно ниже, чем на самом деле. Мы (и с нами СССР) несли убытки, и меня, тогда начальника цеха заводских лабораторий, послали в Москву разбираться. В присутствии хозяина люксембургской фирмы я таки разобрался с голландскими «профессионалами» и мастерами химанализа. После этого наш торговый партнер из Люксембурга отказался работать с голландцами со словами «блади шит!». Что интересно, так это то, что голландцы от этой своей подлости ничего не имели, более того, понесли убытки от отказа люксембуржцев работать с ними. Просто позвонили им из США и приказали делать подлость, вот они подлость СССР и делали.

И сейчас из дела о катастрофе малайзийского «Боинга»

⁶ http://jig.ru/meadle_east/043.html

от голландцев просачиваются только те сведения, «которые нужны». Нужны для обвинения ополченцев и России. К примеру, УкрСМИ радостно сообщают, что:

«Голландская прокуратура считает наиболее вероятной причиной катастрофы малайзийского «Боинга» рейса МН-17 на Донбассе ракету, выпущенную с земли.

Об этом в пятницу сообщил главный прокурор по этому делу Фред Вестербеке, пишет издание Volkskrant.

«Ракета, выпущенная с земли, кажется наиболее вероятным сценарием катастрофы самолета», – цитирует издание слова прокурора.

В целом голландская прокуратура изучает четыре версии: несчастный случай, террористическая атака внутри самолета, с земли или воздуха.

В то же время, по данным полиции, в рамках судебно-медицинской экспертизы анализируются 25 металлических объектов, которые были найдены на телах и в багаже погибших. Эксперты пытаются понять происхождение этих объектов. В частности, были ли они частью воздушного судна, багаж, или попали извне в результате попадания ракеты. Всего следователи изучают около 500 вещественных доказательств.

Кроме того, по данным издания NOS, полицейские анализируют свыше 20 тыс. фотографий и 750 видео, загруженных на специальный веб-сайт, а также проверяют 350 млн веб-страниц, которые могут быть использованы в рамках

следствия.

К делу привлечены 10 прокуроров и более двух десятков следователей.

Напомним, во вторник Совет по вопросам безопасности Нидерландов опубликовал предварительный отчет относительно обстоятельств катастрофы «Боинга» МН-17 в Донецкой области. Согласно документу, никаких признаков технических неисправностей или ошибки экипажа во время аварии «Боинга» не было – самолет распался на части в воздухе в результате повреждения фюзеляжа извне»⁷.

Я еще буду возвращаться к этому прокурорскому сообщению, а пока только коснусь последствий того, что эти следователи начали шарить в Интернете. К примеру, при подготовке этой книги я заложил закладку на видеоролике «Три взрыва и парашюты в небе»⁸, снятом и размещенном на YouTube жителем Донбасса. На этом ролике были видны падающие вслед за обломками самолета ленты, которыми, надо думать, были увязаны обломки перед их сбрасыванием на землю. Теперь вместо этого ролика в Интернете сообщение, что ролик был удален за «нарушение авторских прав». То есть из Интернета вычищаются факты, не соответствующие официальной версии.

Таким образом, если у вас есть желание, то верьте этим

7

http://www.ukrinform.ua/rus/news/boing_sbili_raketoy_zemlya_vozduh_osnovnaya_versiya_gollandskoy_prokuraturi_16

boing_sbili_raketoy_zemlya_vozduh_osnovnaya_versiya_gollandskoy_prokuraturi_16

⁸ <https://www.youtube.com/watch?v=vIAVwRLQCfs>

следователям, а если есть желание понять, что произошло, то лучше вникнуть в детали самому.

Где самолет был «сбит»?

Напомню, что первым вариантом официальной российской версии было уничтожение малайзийского «Боинга» «Буком» украинских ВС. Причем и обоснована эта версия была прекрасно – спутниковыми фото обычных мест дислокации украинских «буков» и подтверждением со спутников, что эти украинские зенитные комплексы накануне 17 июля покинули расположение частей и выдвинулись на боевые позиции. Более того, эти данные, скорее всего, были точными, раз из Москвы поступило предложение, чтобы США подтвердили эту информацию и фотографиями со своих спутников.

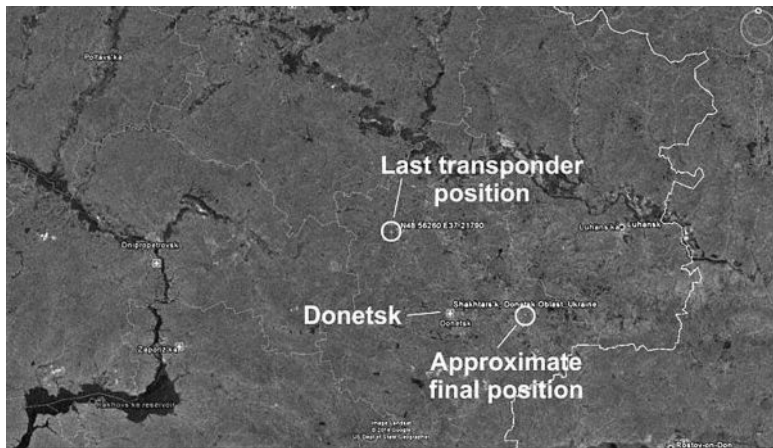


Рис. 5. Место поражения «Боинга» рейса МН 17 ракетой, по сообщениям на 18 июля

Итак, 18 июля – на следующий день после инцидента – Вести.ру сообщили со слов официальных лиц в Министерстве обороны РФ:

«Ответчик «Боинга» перестал работать между населенными пунктами Мазановка и Ивановка в 20 километрах северо-западнее Славянска. От этого места до территории, занятой ополченцами, – 63 километра. А в пятнадцати километрах располагалась украинская батарея «Бук-М1», в чью зону действия и попал лайнер. Эт и данные подтверждает и российское Министерство обороны, которое вынуждено внимательно следить за событиями на сопредельной территории».

Сначала возникает недоумение – что в Министерстве обороны, с ума сошли? Ведь между Мазановкой, над которой якобы был сбит «Боинг», и Снежным, вокруг которого лежат его обломки, почти 150 километров! Однако, оказывается, все объясняется, и Вести. ру продолжают:

«Казалось бы, закономерный вопрос – а как тогда самолет, будучи подбитым, мог пролететь еще около ста километров. Если после попадания ракеты он не разрушился сразу в воздухе, то он мог планировать даже с выключенными двигателями. Есть такой параметр, как динамическое качество. У «Боинга 777» оно равно примерно 15–17. Это значит, что с высоты 10 километров он может планировать на расстояние 150–170 километров. Что вполне укладывается в картину произошедшего. Но подтвердить или опровергнуть эту версию смогут только расшифровки бортовых самописцев»⁹.

Как видите, и с точки зрения аэродинамики, и с точки зрения обеспечения вещественными доказательствами версия о том, что «Боинг 777» сбит украинским «Буком», выглядела прекрасно. Главное – она предельно ясна, ее легко себе представить: летел себе «Боинг» рейсом МН 17, а украинские зенитчики решили, что это российский транспортник везет оружие ополченцам, ну и соблазнились сделать по нему пуск ракеты. Но сразу сбить не смогли, и «Боинг» планировал аж до Снежного, у которого и встретился с землей.

⁹ <http://www.vesti.m/doc.html?id=1810146>

Специалисты МО РФ, давшие прессе эту информацию, скорее всего, не были в курсе всей политической подлости, связанной с этим инцидентом, в связи с чем и дали версию, наиболее обоснованную имеющимися у них фактами. Они понимали, что их версия легко проверяется: между Мазановкой и Ивановкой нужно искать мелкие обломки «Боинга», хвостовую часть ракеты «Бука» и поражающие элементы его боевой части (которые должны упасть на землю в этом районе в количестве, как я полагаю, десятка или десятков тысяч штук). А сам «Боинг 777» «в сборе» и его «черные ящики» нужно искать в районе Снежного. И раз МО давало эту версию, то, значит, было в ней полностью уверено. Как видим, специалисты Министерства обороны на 18 июля все еще считали, что «Боинг» *«не разрушился в воздухе»*, они еще не догадывались, что нет ни остатков ракеты под Мазановкой, ни спланировавшего под Снежное «Боинга» «в сборе».

Но вот от корреспондентов начали приходить фотографии и подробности о том, что именно находят под Снежным... и версия с украинским «Буком» не продержалась и трех дней. Уже 21 июля на пресс-конференции начальник Главного штаба Военно-воздушных сил РФ генерал-лейтенант И. Макушев сообщил:

«В 17 часов 20 минут на удалении в 51 километр от государственной границы Российской Федерации по азимуту 300 градусов самолет резко начал терять скорость, что

отчетливо видно в табло характеристик воздушного объекта.

При падении скорости до 200 километров в час в 17 часов 21 минуту 35 секунд в месте разрушения «Боинга» появляется новая отметка о воздушном объекте.

Данный воздушный объект устойчиво наблюдается радиолокационными постами УСТБ – Донецк и Бутуринское в течение 4 минут.

Диспетчер, запрашивая характеристики вновь появившегося объекта, данные о его параметрах получить не может, так как, вероятнее всего, воздушное судно системой вторичного опознавания не оборудовано, что характерно для военных самолетов.

Ранее обнаружение данного воздушного объекта не представлялось возможным, так как контроль воздушной обстановки осуществляется радиолокационными средствами дежурного режима с возможностями по обнаружению на данной дальности на высоте полета более 5000 метров.

Обнаружение стало возможным при наборе высоты.

Дальнейшее изменение параметров полета объекта по курсу свидетельствует о том, что он барражирует в районе разрушения «Боинга 777» и осуществляет контроль за развитием ситуации»¹⁰.

Как видим, российская официальная версия всего за три

дня изменилась кардинально, и теперь российские военные начали натягивать факты на версию о том, что в воздухе был неопознанный военный самолет Украины, который и сбил несчастный «Боинг».

Но эта версия изначально очень хилая в своей главной идее. Истребителю сбить такой амбар, как «Боинг 777», можно, но не просто. Причем атаковать «Боинг» истребитель будет сзади как ракетами, так и пушкой. Но мощность боевых частей ракет «воздух-воздух» и, тем более, снарядов пушек столь мала, что самолет ни в коем случае не развалится в воздухе на мелкие кусочки, и даже сбитый будет падать целиком.

Кроме того, эта версия оказалась еще более хилая в части обоснования ее фактами. Ведь что получается со слов генерала Макушева.

Во-первых. Исчезла точная привязка точки поражения самолета к местности: теперь район между Мазановкой и Ивановкой тщательно скрывается, а вместо него идет что-то невнятное – *«на удалении в 51 километр от государственной границы Российской Федерации по азимуту 300 градусов»*. При чем тут удаление от границы, при чем тут азимут? Над каким местом это произошло? Где именно на земле искать части ракеты «Бука» или ракет «воздух-воздух»?

А ведь этот момент очень важен. Если бы в сообщении от 18 июля Министерство обороны ошиблось или даже придумало район между Мазановкой и Ивановкой, чтобы ложно

обвинить Киев в уничтожении лайнера украинской ракетой «Бука», то теперь генерал мог спокойно сообщить об ошибке, поскольку все равно от версии с украинским «Буком» в РФ полностью отказались. Наконец, чтобы не признаваться в ошибке или лжи, генерал мог просто сообщить новый район, над которым прекратил работать самолетный радиолокационный ответчик «Боинга» рейса МН 17. Но генерал не сообщает ни об ошибке, ни о новом районе, генерал просто запутывает вопрос того, где именно был отключен самолетный ответчик, профессиональной терминологией. Значит, старая информация верна, значит, на самом деле самолетный радиолокационный ответчик перестал отвечать именно в районе Мазановки и Ивановки – в 150 км от места выпадения из облаков обломков «Боинга»! И, значит, теперь уже и специалисты российского Министерства обороны стараются этот факт замолчать и забыть.

И не только они. Активно в запутывании этого вопроса работает и Запад! Я начал просматривать в Интернете, что есть по этому поводу, и наткнулся на блоггера, который 18 июля дал карту с точкой последнего положения самолетного ответчика (транспондер – приемопередающее устройство, посылающее сигнал в ответ на принятый сигнал радара) рейса МН 17¹¹. Карта (рис. 5) в сообщении имеет такой вид (last transponder position – последняя точка ответа транспондера,

¹¹ <http://glavdigest.ru/forum/4-politics/38-ukraine-russia-relationships/message/2472154>

approximate final position – приблизительное место падения).

Блоггер отметил, что он взял карту на англоязычном сайте «Вестник авиации» («The Aviation Herald»). Действительно, по ссылке на этом сайте 17 июля помещена статья¹², посвященная трагедии малайзийского «Боинга», а в статье эта карта. Однако на этой карте (рис. 6) точка последнего положения самолетного ответчика перенесена далеко на восток – в зону ответственности ополчения Новороссии.

Правда, «Вестник авиации» сообщил, что автор менял содержание статьи и последнее изменение сделал 9 сентября, но почему был сделан такой перенос точки прекращения работы самолетного ответчика, автор статьи, естественно, забыл пояснить. Но и в этом случае между местом последнего сигнала транспондера и местом падения обломков около 50 км! И вопрос остается – каким образом мелкие обломки и трупы добрались от места уничтожения самолета до места их обнаружения? Ведь и 50 км – это немалое расстояние.

«Урезать так урезать!» – говорил японский генерал, делая себе харакири. «Запутывать вопрос с местом попадания ракеты в авиалайнер, так запутывать!» – вторят ему на Западе.

¹² <http://avherald.com/h?artide=47770f9d&opt=0>

полета контролируются в реальном масштабе времени с помощью специального передатчика (транспондера ADS-B) и представляются, к примеру, на сайте *FlightRadar24.com* (см. рис. 1). Эти данные разительно противоречат данным о реальном местоположении обломков упавшего самолета – согласно данным сайта, самолет спокойно миновал фактическое место катастрофы и продолжал нормальный, ничем не отличавшийся от прежнего, полет еще около полутора десятков километров – последняя точка нормальной траектории полета расположена как раз над городом Снежное, над которым авиалайнер должен был пролететь, но не успел. Но это невозможно – передатчик обязан был упасть вместе с самолетом, на котором он был установлен», – удивляется «Неогеография»¹³.

Таким образом, по данным сайта *FlightRadar24.com*, следящего за самолетами, уже получается, что самолет не был уничтожен за 150 км от места, на которое он упал, а наоборот – самолет сначала упал на землю, а через 15 километров был в воздухе уничтожен. И получается, что после Снежного рейс МН 17 развернулся на запад и полетел обратно, видимо, в Голландию, поскольку город Торез, над которым выпали в осадок обломки хвостовой части самолета и трупы, находится в 10 км к западу от Снежного. Это что же за самолет такой – 25 километров летящий без двигателей и хвостом вперед

по кругу?

«Расследование» фальсифицируется совершенно бессовестно. Дело в том, что помимо транспондера, положение которого фиксируют радары наземных станций слежения, самолеты передают на землю свои географические координаты каждую минуту полета, надо думать, с помощью системы GPS. Эти координаты даются на сайте журналов полета¹⁴, а вы их можете посмотреть на рис. 7. Так вот, в журнале полета рейса МН 17 эти координаты либо перестали даваться с момента перелета лайнером польско-украинской границы (51,2265 градуса с.ш., 24,8316 градуса в.д.) в 16 часов 11 минут московского времени, либо бессовестно стерты. И пролет рейса МН 17 над всей Украиной в течение 68 минут стал неизвестен и доступен любым фальсификациям. Последние координаты лайнера на 17 часов 19 минут – 48,1350 с.ш., 38,5030 в.д. – восточная окраина Тореза, ни с какими иными данными, даже данными самих фальсификаторов, не координируются.

Теперь встанем на точку зрения официальных версий и оценим кое-какие детали.

Время выпадения из облаков над Донбассом в районе Снежного порций обломков «Боинга 777» определено и с земли – это примерно полпятого киевского времени, полшестого московского или полвторого общемирового времени.

¹⁴ <http://uk.flightaware.com/live/flight/MAS17/history/20140717/1000Z/EHAM/WMKK/tracklog>

Начнем со скорости. Как вы прочли выше, российские радары показали: *«При падении скорости до 200 километров в час в 17 часов 21 минуту 35 секунд в месте разрушения «Боинга» появляется новая отметка о воздушном объекте. Данный воздушный объект устойчиво наблюдается радиолокационными постами УСТБ – Донецк и Бутуринское в течение 4 минут»*. Минимальная скорость, с которой «Боинг 777» еще может лететь у земли с выпущенной механизацией крыла, то есть когда крыло имеет максимальную подъемную силу, – 137 узлов, или около 250 км/ч. На высоте в 9,5 км, на которой плотность воздуха почти в три раза меньше, эта скорость должна быть 400 км/ч. Если скорость «Боинга 777» снизить за эти пределы, то он начнет просто неуправляемо падать. А «объект» не падал, а летел как бы при скорости 200 км/ч еще 4 минуты, пока не скрылся от радаров. Что это значит? Это значит, либо тот самолет был не «Боинг 777», хотя и подавал сигналы рейса МН 17, либо Министерство обороны РФ «вешает нам лапшу на уши».

Еще. На преодоление расстояния в 150 км от Мазановки до Снежного при скорости в 200 км/ч потребуется 45 минут, и даже при обычной скорости «Боинга 777» в 900 км/ч потребуется 10 минут. На самолетах этого класса обязательны Wi-Fi и сотовая связь. За такое время и пилоты, и пассажиры могли сообщить миру все подробности произошедшего. Но ведь нам неизвестно никакой информации от пилотов и пассажиров «Боинга» за это время.

А Международная комиссия по расследованию этого инцидента в своих предварительных выводах удовлетворилась вот такими «переговорами украинских диспетчеров с пилотами рейса МН 17»:

«13:19:49. Днепропетровск: Малайзийский один семь, в связи с трафиком следуйте в точку Romeo November Delta (RND).

13:19:56. Днепропетровск: RND, Малайзийский один семь.

13:20:00. Днепропетровск: Малайзийский один семь, после точки RND ожидаемое направление TIKNA.

13:21:10. Днепропетровск: Малайзийский один семь, вы меня слышите? Малайзийский один семь, Днепропетровская вышка.

13:21:36. Днепропетровск: Малайзийский один семь, Днепропетровская вышка.

13:22:02. Днепропетровск: Малайзийский один семь, Днепропетровская вышка».

Далее днепропетровский диспетчер связывается с российским коллегой из Ростова».

И это все «переговоры» с рейсом МН 17, собранные комиссией?? А где обещанные переговоры? Тут же только вызовы диспетчеров, да и то – за две минуты до как бы гибели лайнера. Почему не слышны голоса малайзийских летчиков, почему не затребованы с Украины переговоры, хотя бы начиная от Мазановки?

Что тут скажешь... И международная комиссия тоже «ве-

шает нам лапшу на уши», иначе как это понять?

Мало этого. Радары Управления воздушного движения и GPS не единственные устройства, которые следили и следят, в данном случае, за «Боингами 777». Вот информация о том первом малайзийском «Боинге», пропавшем 8 марта этого года над Индийским океаном: *«Самолет «Boeing 777» авиакомпании «Malaysia Airlines» рейсом из Куала-Лумпура в Пекин, который в ночь на 8 марта пропал при загадочных обстоятельствах, мог находиться в воздухе еще около 4 часов с момента исчезновения с радаров, сообщила газета «The Wall Street Journal» (WSJ) со ссылкой на источники, информированные о ходе работы американской группы по расследованию инцидента. Таким образом, авиалайнер мог при неясных обстоятельствах пролететь тысячи километров от района, где в настоящее время ищут его обломки», пишут «Ведомости».*

По одной из версий антитеррористических служб, пишет WSJ, чтобы сделать невозможной идентификацию наземными службами наблюдения радиолокационного ответчика самолета, кто-то отключил его через час после вылета рейса 370. Однако автоматическая система мониторинга двигателей «Rolls-Royce» продолжала отсылать данные в центр обработки еще четыре часа. По данным газеты, есть версия о том, что курс самолета был намеренно изменен, «чтобы потом использовать лайнер в иных целях». Однако потерпел ли «Boeing 777» катастрофу вдали от района по-

иска или приземлился в невыясненном месте, остается совершенно неясным. Версия захвата террористами отрабатывается, но пока не является основной, пишет WSJ.

«Rolls-Royce» собирает данные о работе двигателей «Trent 800,» которые устанавливаются на «Boeing 777», раз в 30 минут. Пять часов полета на крейсерской скорости дают дальность полета 4000–4400 км. Это означает, что «Boeing 777» мог приземлиться в том числе в Пакистане или в одной из стран побережья Аравийского моря»¹⁵.

Таким образом, международная комиссия по расследованию этого инцидента обязана запросить фирму «Rolls-Royce», когда начали и когда закончили работать двигатели на самолете рейса МН 17. Но что-то об этом ничего до сих пор не слышно.

Но вернемся к сообщению генерал-лейтенанта И. Макушева на пресс-конференции.

Генерал показывает нам такую картинку произошедшего: летел себе спокойно «Боинг», а за ним, на высоте ниже 5 км, незаметно крался украинский истребитель неизвестной конструкции, и поэтому российские радары его не видели. А потом – раз! И по щучьему велению в один миг – так, что радары даже не среагировали, – этот украинский самолет подскочил на 5 км вверх и спрятался за «Боингом», да как-то так ловко спрятался, что даже два радара сразу с двух разных направлений его опять не видели. С этой позиции укра-

¹⁵ <http://nvdaily.ru/info/22292.html>

инский военный самолет сладострастно чем-то расстреливал бедного малайзийца до тех пор, пока у того скорость не упала до 200 км/ч. А под конец украинский неопознанный самолет разнес «Боинг 777» в такие мелкие щепки, что они даже не дали отражения на экране радара, буквально распылил «Боинг 777» на атомы. И только после этой победы отметка этого украинского истребителя гордо появилась на экранах российских радаров вместо отметки малайзийского «Боинга».

Ну а далее этот сказочный украинский самолет *«барражирует в районе разрушения «Боинга 777» и осуществляет контроль за развитием ситуации»*. (Вот ведь даже что в МО могут с уверенностью определить, – чем занимался самолет над местностью, затянутой облаками). Ну ладно, надо думать, что «осуществляя контроль», самолет барражировал по маршруту сначала на восток от Грабового на Снежное, а затем назад на запад – на Торез. То есть над местностью, на которую с облаков выпало наибольшее количество обломков и трупов.

Как видите, в этой информации, данной генералом Макушевым, изрядная доля не только недоговорок, но и лжи, однако даже если мы примем его сообщение за чистую монету, то как это сообщение подтверждает хоть какую-то из двух официально отстаиваемых версий: что рейс МН 17 сбил либо «Бук» ополченцев, либо украинский истребитель? Никак.

Вот это «воистину чудо» превращения отметки пассажирского самолета на экране радара в отметку военного самолета

та, взявшегося ниоткуда, прямо-таки гробит обе официальные версии. Причем это чудо не может быть ложью именно потому, что отрицает обе версии сразу, в том числе и славную российскую версию об украинском истребителе-невидимке с прицепленной к нему пушкой главного калибра от броненосца «Потемкин», которой он вдребезги разнес «Боинг 777».

Почему окончательная российская официальная версия даже более убога, чем первоначальная? Думаю, потому, что российские генералы искренне не могут себе представить, как мог самолет развалиться в воздухе на мелкие части, а эти его части и пассажиры с чемоданами могли самостоятельно и дружно пролететь еще 150 километров от Мазановки до Снежного.

Как стая журавлей.

Удар о землю

Я попробовал просмотреть все фото с места события, которые предложили мне Яндекс и Гугл. Конечно, поисковые системы выдали далеко не все фото, но, во всяком случае, дали такие, которые заинтересовали журналистов.

Что могу сказать. Смутило меня многое.

Прежде всего. С большой высоты упал большой самолет. Он был не первым, большие самолеты падали и раньше, и если они падали на землю, а не в воду, то на земле образовывался заметный след от их падения.

Тут надо немного напрячь фантазию и представить, что вам на голову, пусть даже с высоты одного метра, падает кирпич весом в 5 кг и с той же высоты вам высыпают на голову тот же кирпич, но раздробленный до крупности песка. Думаю, даже не проводя такой эксперимент, вы согласитесь, что ощущения вашей головы и вмятины на ней будут разные. Так вот, когда на шотландский городок Локерби упала центральная часть «Боинга 747» (весом конструкций и груза не менее 100 тонн, плюс более 90 тонн топлива), то в земле образовалась выбоина длиной 30 и глубиной 3 метра. При этом было выброшено 1500 тонн грунта, который полностью перекрыл движение по проходящей рядом трассе.



Рис. 7–8. Место падения центральной части «Боинг 747»
в Локерби



Рис. 9. Место падения малайзийского «Боинга 777» у села Грабово. Снимок с земли

Обе официальные версии инцидента с рейсом МН 17 уверяют нас, что центральная часть «Боинга 777» (почти 300 тонн взлетной массы) упала на автодорогу на окраине села Грабово Донецкой области. По крайней мере, там лежат детали двигателей и шасси, там место, на котором был пожар, там сосредоточено основное количество тел.

Но и со спутника видно, что выложенная бетонными плитами дорога не пострадала. А вот вид с земли (рис. 9—10). Где на этих фото хоть какой-то след на дороге от удара 300

тонн? Даже бетонный столб, который легко сносит легковой автомобиль, остался целым и лишь слегка наклонился!



Рис. 10. Место падения малайзийского «Боинга 777» у села Грабово. Снимок с земли

И еще момент. Вот фото одного из четырех двигателей «Боинга 747», взорвавшегося над шотландским городком Локерби, с катастрофой которого я все время веду сравнение.

А вот второй двигатель из той же катастрофы над Локерби.

Как видите, эти двигатели «Pratt & Whitney JT9D», вес

которых 3,9 тонны, то есть почти вдвое ниже, чем вес двигателей «Боинга 777», пробиты асфальт и зарылись в землю. И возникает вопрос: а почему остатки 7,5-тонных двигателей «Rolls-Royce Trent 800» на голом грунте лежат так, что, как говорится, «травы не помяли»?

Так что тут упало – целый кирпич или песок? Самолет или его мелкие фрагменты?

Это вопрос?

Теперь о том, сколько и что упало.



Рис. 11. Один из четырех двигателей «Pratt & Whitney JT9D» «Боинга 747», взорванного над Локерби



Рис. 12. Второй из из четырех двигателей «Pratt & Whitney JT9D» «Боинга 747», взорванного над Локерби

А где самолет?

Мне в жизни приходилось организовывать погрузку металлолома в железнодорожные полувагоны и на платформы. Я, разумеется, могу ошибиться, но, на мой взгляд, черного и цветного металлолома от «Боинга 777» на всех фото и видео не более 30 тонн. Причем металлолом не очень габаритный – нет огромных кусков, а те, что есть, без проблем можно погрузить в кузов грузовика, а затем в полувагон или на железнодорожную платформу. А ведь размеры «Боинга 777» – 67 на 65 метров очень прочных конструкций. А сухой вес «Боинга 777» – до 160 тонн. Где остальные его конструкции? Сгорели?

Да, основным конструкционным материалом планера самолета является прокат (лист, балки, трубы) из легированного алюминия, в основном дюралюминия – сплава алюминия с медью, магнием и марганцем (плотность 2500–2800 кг/м³, температура плавления около 650°). При нагревании на воздухе до температуры плавления такой материал может сгореть, но нужно организовать это горение – с пониманием дела нагревать и подавать кислород (воздух). Прежде всего следует организовать как можно большую поверхность окисления (для чего, когда требуется окислить весь алюминий, его измельчают порою в пудру). Ведь у вас на кухне есть и сковородки, и кастрюли из алюминия, а температура голубо-

го пламени конфорки газовой плиты около 2000° . Ну и много ли сковородок у вас исчезло, как «Боинг 777», сгорев на плите? Даже если вы очень постараетесь, то сковорода расплавится, но не сгорит (мною как-то было это нечаянно проверено) – у алюминия сковородок мала поверхность окисления, и та покрывается тугоплавкой окисной пленкой, препятствующей контакту алюминия с кислородом воздуха. А температура горения авиационного керосина в воздухе всего 800° .



Рис. 13. Практически не обгоревший лист дюралюминия в центре самого большого огня у села Грабово

Можно согласиться, что такие благоприятные условия окисления алюминия до дыма (из мельчайших частиц окиси алюминия) в ОПРЕДЕЛЕННЫХ СЛУЧАЯХ создаются в местах горения керосина топливных баков потерпевших аварию самолетов. Можно согласиться, что, когда самолет целиком падает носом вниз, а на смятую носовую часть падают крыльевые топливные баки, а на них хвостовая часть, то получается хорошо организованный костер, горячие газы от которого поднимаются вверх, втягивая с боков новые и новые порции воздуха. Но и в этом случае алюминий будет в основном плавиться, и уж в любом случае останутся целыми крылья за топливными баками. А по версии нашего случая самолет развалился на куски в воздухе, причем его обломки упали на площади в 50 квадратных километров. То есть можно согласиться с тем, что в местах падения топливных баков некоторая часть конструкций самолета сгорит (окислится), но остальные части планера останутся целыми!



Рис. 14. Практически не обгоревшие тела в центре и по краям второго места пожара

Но в нашем случае даже этих условий не видно. Вот посмотрите на фрагмент самолета на главном пожарище (в Грабово) в центре фото 14.

Край листа справа начал оплавляться, но левый край только потемнел от огня, а на центральной части выше даже покрытие, дающее дюралюминию зеленовато-бронзовый оттенок, не обгорело.

Да что говорить о металле, если по краям второго пожарища и даже в центре видны тела людей, на которых даже одежда не обгорела.

Как в таком пустяковом пожаре могло сгореть 120–130 тонн металла? Тем более что горело только у Грабово, и еще

в одном месте есть обгоревшее пятно травы, остальные обломки без какого-либо следа огня. Так где «Боинг 777»?

Очень многие исследователи в Интернете, пытаясь понять, что произошло, обращают внимание на эту ненормальность.

«Боинг 777» – это огромная по своим размерам конструкция, фактически это «летающий дом».

Объем различных элементов «Боинга» составляет почти 2000 кубических метров – это элементы фюзеляжа, крыльев, хвостового оперения, двигатели, шасси, различное оборудование, кресла, пассажиры, багаж, попутные грузы и т. д. Обломки такого лайнера могут заполнить собой целый стадион.

Однако объем «деталей и мусора» на ВСЕХ фотографиях СО ВСЕХ МЕСТ «авиакатастрофы», представленных журналистами, навряд ли достигает даже 20 % этого объема.

Резонно возникает вопрос – куда же «испарились» остальные 80 % объема материалов авиалайнера.

Очень странным представляется и «выборочное» исчезновение определенных деталей.

Так до сих пор так и не было найдено около 1000 квадратных метров обшивки фюзеляжа, в том числе с примерно сотней иллюминаторов, почти 400 квадратных метров полов, остатки различных емкостей для топлива объемом более 170 кубических метров, некоторые элементы крыльев, хвоста, кабины, а также кухни, туалеты, километры раз-

личных проводов, сотни кресел и т. д. Куда же все это пропало?

Действительно, куда?

Разорван или разобран?

На этом «Боинге 777» были установлены турбореактивные двухконтурные двигатели, разработанные компанией «Роллс-Ройс», – «Rolls-Royce Trent 800» весом 7,5 тонн и тягой в 42 тонны каждый. Диаметр вентилятора двигателя (того, что видно спереди) – 2,8 метра. Схема двухконтурного турбореактивного двигателя дана на рис. 15.

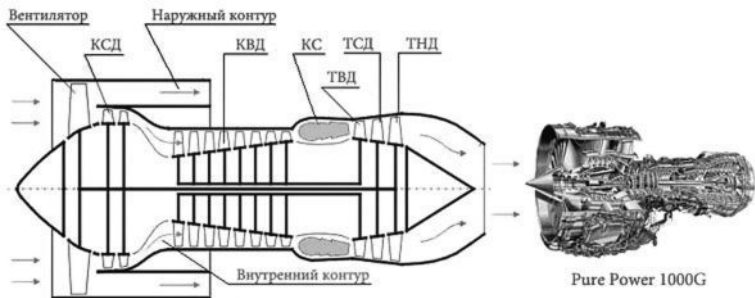


Рис. 15. Схема турбореактивного двигателя. В центре – прочный вал, скрепляющий все крыльчатки в единое целое

Тут не надо быть инженером, но требуется немного разбираться в схемах. Принцип работы этих двигателей таков, что ротор вентилятора, находящийся у двигателя спереди (на схеме слева) находится на одном мощном валу (черная

линия по оси) с собственно газовой турбиной, находящейся сзади двигателя (на схеме справа). Во время работы напор воздуха в 30 тонн пытается сорвать крыльчатку вентилятора с этого вала, но не срывает.

Но если мы присмотримся к фото с места падения «Боинга 777», то обратим внимание, что части двигателей «Rolls-Royce Trent 800» валяются не то что без своего корпуса, как это было при катастрофе «Боинга 747» в Локерби (рис. 11–12), а вообще в разобранном состоянии – они не скреплены валом и сами валы отсутствуют.



Рис. 16. Детали двигателя «Rolls-Royce Trent 800» без вала, скрепляющего их воедино (на снимке справа)



Рис. 17. Детали двигателя «Rolls-Royce Trent 800» без вала, скрепляющего их воедино (на снимке по центру)

В остатках обоих двигателей на месте вала осталось только отверстие, но куда делся сам вал? И кто разобрал в воздухе во время падения самолета на части двигатель, вынув из него вал, если и на земле этот двигатель трудно разобрать? Вообще, следы разборки видны не только на двигателях, а всюду. На фото (рис. 16) за спиной фотографа видны детали шасси самолета, у которых на части соединений сохранились оси, но часть осей вынута из проушин, а не «вырвана с

мясом», как это следует ожидать при разрушении этих узлов от взрыва или удара.

Ни на торчащей оси не видно никаких повреждений от разрыва, ни на отверстия рядом, из которого извлечена ось или палец.

Ниже на фото лежит ротор вентилятора, и тоже с пустым отверстием там, где должен был бы находиться вал и его крепление с ротором. Вообще следы того, что этот «Боинг» был не разорван, а РАЗОБРАН на части, видны всюду. Вот, к примеру, гидроцилиндр какого-то привода с аккуратно извлеченными из проушин пальцами.

Теперь давайте присмотримся к этому сиротливо лежащему и почему-то единственному ротору вентилятора одного из двигателей, хотя таких роторов должно быть два.

Обратим внимание на лопатки. *«Они изготовлены из титанового сплава, внутри пустотелые и упрочнены по принципу фермы Уоррена (Warren girder – решетка из равнобедренных треугольников). Это делает их прочными, жесткими и одновременно легкими»*¹⁶. Титан (температура плавления 166 °С) концов лопаток выглядит так, как будто он окислен, что возможно только при очень высокой температуре. Но каким образом можно нагреть и так окислить ротор? Если бы ротор вентилятора весь был в огне пожара, то окислились бы лопатки полностью до места их крепления, окислилось бы и само кольцо, в котором они крепятся. Но эти ме-

¹⁶ <http://avia-simply.ru/dvigateli-dlja-a380/>

ста не повреждены огнем! На мой взгляд, так повредить ротор можно только в случае, если костер специально развести вокруг лежащего на земле ротора, а не положить ротор в костер. Возможно, концы лопаток грели газовой горелкой, возможны и иные рацпредложения, но этот ротор поврежден не пламенем пожара самолета, в противном случае он бы окислился весь.



Рис. 18. Детали двигателя «Rolls-Royce Trent 800» без вала, скрепляющего их воедино

И еще интересная деталь. Лопатка прямо по центру аккумуля-

ратно обрезана примерно наполовину каким-то инструментом. Огонь так аккуратно обрезать не может.

Все это создает впечатление, что это узлы с разобранного на земле самолета, на которых впоследствии искусственно имитировали их нахождение в огне катастрофы.

Если мы еще раз взглянем на фотографию гидроцилиндра, то увидим, что он лежит на очень мелких кусочках дюралюминия корпуса самолета. Что его так мелко порвало? Давайте об этом.



Рис. 19. Оси не вырваны, а вынуты из проушин и посадочных мест

Напомню, что *«Голландская прокуратура считает... – самолет распался на части в воздухе в результате повре-*

ждения фюзеляжа извне».

А как такое может быть?

Конструкция истребителя или пикирующего бомбардировщика предусматривает для этих самолетов очень большие нагрузки на крылья и фюзеляж при пикировании и крутых виражах, и, соответственно, эти самолеты собираются из балок и листов заведомо больших сечений (и более тяжелых), чтобы такие нагрузки выдержать. (Надо писать «шпангоутов» и «стрингеров», но я не буду умничать и везде писать «балок», имея в виду все профили проката от уголка до Z-образного). Однако пассажирские самолеты не обязаны входить и выходить из пике, не обязаны делать крутые виражи (повороты) или «мертвую петлю». Строить пассажирские самолеты очень прочными (тяжелыми) глупо, поскольку они будут неэкономичными – будут брать мало пассажиров и грузов и летать на небольшие расстояния. Пассажирским самолетам полагается ровненько взлететь, ровненько пролететь, ровненько сесть безо всяких там фигур высшего пилотажа. Поскольку пассажирский самолет – это не истребитель и может развалиться, если вдруг выполнит очень резкий маневр. Такие случаи были.



Рис. 20. Гидроцилиндр с извлеченными из проушин пальцами лежит на мелких клочках дюралюминия корпуса самолета

Скажем, у самолета на крыльях есть закрылки, которые выпускаются во время взлета, чтобы увеличить подъемную силу крыла. Эта сила, действующая на крылья, зависит от скорости самолета, а при взлете скорость невысока, поэтому места крепления крыльев к фюзеляжу способны эту силу выдержать. Но был случай, когда у летящего на крейсерской скорости «Ту» вдруг вышли закрылки. Подъемная сила крыльев резко возросла выше пределов, на которые было рассчитано их крепление к фюзеляжу, и крылья оторвались. Однако при таких авариях самолет развалится на крупные фрагменты и крупными фрагментами упадет на землю. Грубо говоря – самолет сломается, как вы руками сломаете иг-

рушечный пластмассовый самолет.

Кстати, есть версия, что в систему управления малайзийского «Боинга» рейса МН 17, минуя летчиков, был послан с земли или спутника сигнал на резкий маневр, что и привело к его разрушению. Но то, что на земле лежат не разломанные куски самолета, а его раздробленные кусочки, делает и эту версию сомнительной.

Теперь о разрушении самолета взрывом. Сначала внешним – ракетой. Самолет – это каркас из балок, поверх которых приклепаны дюралевые листы обшивки. Это и держит всю конструкцию вместе. При внешнем взрыве самолет прежде всего поразят сотни и тысячи заранее подготовленных осколков боевой части ракеты – шариков, или роликов, или призмочек небольшого размера. Их задача – перебить системы управления самолетом (поразить экипаж), вывести из строя двигатели и перебить балки конструкции самолета, ослабив их этим, а это ослабление балок вызовет их разрыв и разрушение конструкции самолета. Но поражающие элементы малы – они могут вызвать ослабление десятка балок, но не могут порубить эти балки на куски, скажем, в два метра. То есть и пораженный осколками самолет в худшем случае разломается на два-три фрагмента, которые и будут падать на землю.

Далее, ракета взрывается максимум в двух десятках метров от самолета, поэтому на корпус самолета воздействует и высокое давление взрывной волны. При этом сторона фюзеля-

ляжа в месте наибольшего давления взрывной волны должна вжаться внутрь фюзеляжа, фюзеляж в этом месте сложится и разломается, но опять-таки на две части с некоторым количеством более мелких обломков из той части фюзеляжа, на которую пришелся удар взрывной волны. Если взрыв обломит и крылья, то тогда самолет разломится на несколько крупных частей, которые и упадут на землю. То есть поражение самолета ракетой тоже не может привести к раздроблению его фюзеляжа на мелкие части. Механика процесса разрушения материалов этого не позволяет.



Рис. 21. Повреждения ротора вентилятора двигателя «Rolls-Royce Trent 800»

Наконец, взрыв внутри самолета. Мина будет заложена в какой-то одной части его фюзеляжа, и в месте взрыва ударная волна перебьет балки и сорвет с заклепок листы обшивки. Образуется дыра, и фюзеляж в этом месте разломится, но опять таки на две части, правда, со множеством кусков балок и оторванных листов из места, близкого к расположению мины.

21 декабря 1988 года взрыв мины в багажном отделении «Боинга 747» над городком Локерби в Шотландии перебил снизу балки фюзеляжа носовой части самолета и вывел из строя систему управления, рули перевели машину в крутое пикирование. Носовая часть потоком воздуха сначала загнулась назад, а затем оторвалась. Двигатели продолжали работать, но уже неуправляемый самолет перешел в недопустимое для его конструкции пикирование, в результате не выдержали и лопнули лонжероны, хвостовая часть начала разрушаться и в конце концов отделилась от центральной. При таком пикировании фюзеляж под напором воздуха развалился еще на несколько частей. Реконструируют это так.



Рис. 22. Реконструкция разрушений «Боинга 747» над Локерби

И только! Самолет не раздробился на мелкие части, как мы это видим на Донбассе. В результате носовая часть упала в 4 километрах от центральной, а 20-метровая хвостовая часть – менее чем в километре (в полумиле). То есть даже взорванный изнутри самолет разделился на три крупные части, которые упали с высоты в 9,5 километра с разносом обломков максимум на 5 километров. Кстати, падал самолет 36 секунд.

Носовая часть «Боинга 747», взорванного под Локерби,

показана на рис. 23.

Часть фюзеляжа – на рис. 24.



Рис. 23. Носовая часть фюзеляжа «Боинга 747», взорванного над Локерби



Рис. 24. Еще часть фюзеляжа «Боинга 747», взорванного над Локерби

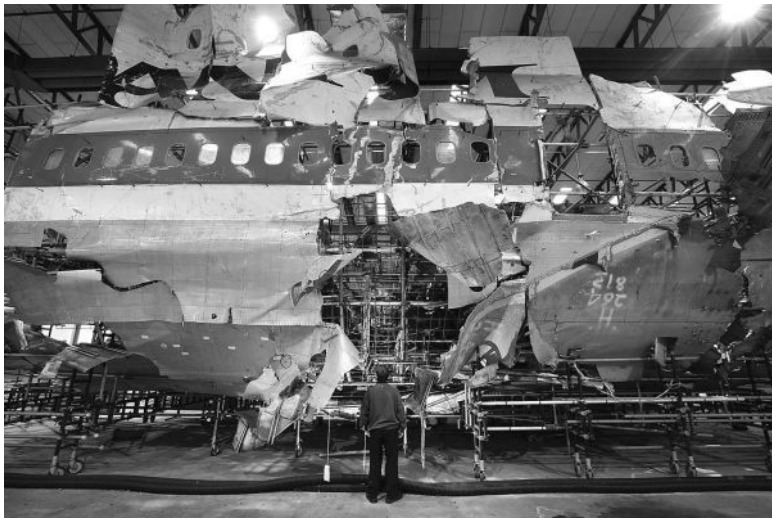


Рис. 25. Восстановление следователями корпуса разрушенного Боинга 747

Размер и вид обломков корпуса, из которых англичане реконструируют весь корпус взорванного «Боинга 747», показаны на рис. 25.

Вообще при повышении при взрыве давления внутри фюзеляжа первой должна прижаться к листам обшивки внутренняя обивка салона, затем должны быть сорваны листы обшивки с заклепок, а уж затем разрушаться балки. Ведь площадь, которой балки воспринимают ударную волну по отношению к сечению балок, на порядки меньше площади, которой воспринимают ударную волну внутренняя обивка и ли-

сты обшивки, удерживаемые не сечением листа, а всего лишь заклепками. А мы видим на обломках в Донбассе практически полное отсутствие внутренней обивки и целые заклепки на подавляющем большинстве обломков, мало этого, на части обломков видно, что и обивка отодрана не наружу, а внутрь салона.

Мы видим целостность соединений балок и листов! Лежат относительно мелкие куски балочного набора фюзеляжа вместе с листами обшивки, и с заклепок даже краска не слетела. То есть разрыв конструкции самолета на куски произошел не от давления изнутри на всю поверхность фюзеляжа (от взрыва или от набегающего потока воздуха при падении) и не от взрыва вне самолета, а от сил, приложенных **ТОЛЬКО В МЕСТАХ РАЗДЕЛЕНИЯ** конструкции самолета на части.

Несуразность того, что найдено на Донбассе, смутила, разумеется, не только Интернет, но и специалистов. Например, бывший начальник вооружения Минобороны, член экспертного совета Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ, генерал-полковник А. Ситнов указывает:

«В 1992–1993 годах мы проводили испытания «Бука» на поражение различных видов целей, включая самолет. В процессе стрельб получали отрыв хвоста, головной части, крыла, но ни разу не было такого, чтобы самолет разрушился до мелких частей. Боевая часть «Бука» на такое просто не способна. Она действует на поражение, но не на разрыв. Никто не спорит, что «Бук» может сбить «Боинг» – для

него это легкая мишень. Но ударить так, чтобы от самолета не осталось ни одного цельного элемента, такого «Бук» сделать не в состоянии... А там, как видим, разорвало все: и шпангоуты, и лонжероны, не осталось ни одного элемента полного круга самолета.... Если бы его сбила ракета, он бы падал цельным почти до земли. И трупы летели бы в салоне, а не сыпались с неба на дома, стоящие за сотни метров от места падения самолета. От удара ракеты у «Боинга», возможно, оторвало бы «голову», хвост, крыло – разброс осколков мог быть в радиусе до километра. Но там разброс — 25 км»¹⁷.

На такие обломки, которые найдены на земле Донбасса, никакой самолет не может разрушиться в воздухе, хоть ты используй «вумные» слова «структурные разрушения», хоть марсианскими тарелками самолет сбивай. Не могут «встречные потоки воздуха» разрывать корпус самолета на прямоугольные куски и рвать листы обшивки и балки по прямым линиям, не могут выбивать пальцы из проушин гидроцилиндров, не могут аккуратно отвинчивать приборы и кресла с мест их крепления в самолете.

Понимаете, такое раздробление самолета на мелкие, но правильной формы фрагменты должно иметь четко сформулированное физическое объяснение, а не общее «бла-бла» – «керосин в баках сдетонировал».

¹⁷ <http://www.mk.ru/incident/2014/08/31/krushenie-malayziyskogo-boinga-vinovnik-davno-izvesten.html>

Просто обидно становится за авиастроителей, которые, по мнению этих балаболов, делают самолеты, способные развалиться на мелкие куски без видимых причин.

Чем самолет раздроблен

Но если малайзийский «Боинг 777» был раздроблен не взрывом и не давлением набегающего воздуха, то тогда чем?

Еще немного о конструкционном материале самолета. Есть материалы мягкие – та же малоуглеродистая или отожженная сталь или алюминий. Если их растягивать, то металл сначала «потечет» – начнет растягиваться и сужаться. Поэтому места разрушения будут как бы заостренные. Но основной конструкционный материал самолета – дюралюминий – очень прочен и упруг, при разрыве, да и при срезе, он не будет «течь», он, скажем образно, лопнет в местах своего наименьшего сечения.



Рис. 26. Машина для разделки корпусов самолетов

Чтобы понять, откуда появились куски «Боинга» в Донбассе, надо посмотреть, как утилизируют старые или потерявшие аварию самолеты. Если вам доступен Интернет, то можете посмотреть два коротких ролика, правда, нужного нам там немного^{18 19}.

¹⁸ <https://www.youtube.com/watch?v=nzUxxuaLMPw#t=134>

¹⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=nzUxxuaLMPw#t=134>



Рис. 27. Рабочий орган машины для разделки машин на металлолом – гидноножницы

То есть корпус самолета разделяется на части вот такой машиной (рис. 26).

Один из вариантов ее рабочего органа – гидравлических ножницы (рис. 27, 28).



Рис. 28. Рабочий орган машины для разделки машин на металлолом – гидрожницы

Как видите, это огромные ножницы или кусачки, только внизу у них два лезвия, между которыми опускается верхнее. В данной конструкции на верхнем лезвии есть зуб, предназначенный удерживать разрезаемую деталь от выскальзывания из челюстей. Оценим, что если обычные ножницы дают один разрез, то эти как бы вырезают полосу, равную по ширине расстоянию между нижними ножами или ширине верхнего ножа. Есть и варианты конструкции этих ножниц с одной режущей кромкой внизу.

Как видите, этот тип ножниц может сделать и один разрез,

если захватит поглубже.

Однако надо учесть, что машины с этими гидрожницами не просто режут – не просто «жуют», – они рвут корпус самолета на части. И вот какие обломки самолета получают по российской рекламной технологии (рис. 32).



Рис. 29. Разрезка и разрывание самолета на металлолом гидрожницами

Это одно фото из подборки «Утилизация самолетов на ВДНХ»²⁰. Причем в рекламных целях тут самолет рвут на очень мелкие части, а по американской технологии самолет

²⁰ http://fufel.info/foto/6917-utilizacij_a_samoletov_na_vdnkh.html

рвут всего лишь на крупные куски, достаточные для отгрузки автомобилями на специализированный завод для дальнейшего дробления и переработки этих кусков. Кроме того, самолеты режут на куски и вручную, используя инструмент, который у нас называют «болгаркой».

Что мы видим на Донбассе

Вот теперь давайте глянем на фрагменты «Боинга» в степях Новороссии.

Вот фирма, занимающаяся утилизацией самолетов, в том числе и вручную – с помощью «болгарок», в своей рекламе показывает, что остается от самолета у нее на складе (рис. 30).

Сильно ли отличаются эти фрагменты самолета на складе от фрагментов «Боинга» в Донбассе? Скажем, этого (рис. 31).



Рис. 30. Фрагменты самолета после разделки его, скорее всего, «болгаркой»

Или этого?

Или этот кусок обшивки фюзеляжа (рис. 32).

Вот плоскость самолета, рассчитанная на работу при таких его скоростях, с которыми пуля вылетает из пистолета (рис. 31–34).



Рис. 31. Фрагменты «Боинга 777» на Донбассе



Рис. 32. Фрагменты «Боинга 777» на Донбассе



Рис. 33. Часть крыла или хвостового оперения



Рис. 34. Повреждения несущей плоскости

Зададим себе вопросы: во-первых, какая сила могла оторвать саму плоскость, во-вторых, какая сила могла сорвать дюралюминиевый лист обшивки с сотен заклепок, разорвать его «по живому» вдоль и, наконец, отломать? Взрыв внутри плоскости? Сила напора воздуха при падении самолета? Глупости! Только клещи гидророжниц при разборке самолета для его утилизации.

Или вот на рис. 35 – обломок с редким остатком термоизолирующего материала, находящегося между внешними листами дюралюминия и внутренней пластиковой обшивки салона самолета. По сути, это единственное обнаруженное мною фото, хотя листов дюралюминия внешней обшивки фюзеляжа полно. Вопрос: почему вся наружная обшивка самолета на Донбассе представлена только листами дюралюминия? Почему эти листы, даже в районе салона (с иллюминаторами) «голые»? Как, к примеру, на рис. 32. Куда девалась внутренняя обшивка из пластика и наполнителя? Отвалилась при разрушении самолета в воздухе? Но почему она не упала на землю, ведь на земле не найдено ни кусочка ни внутренней обшивки, ни наполнителя?



Рис. 35. Фрагмент с внутренней термоизолирующей и несущей обшивкой самолета

Поясняю: металлолом предназначен для переплавки, а если в печь попадет вместе с металлом и пластик, то он загрязнит металл вредными примесями. Поэтому на складе металлолома пластик от металла отодрали. Единственный кусок, который на складе металлолома по недосмотру пропустили.

Это же какая сила, да еще и направленная внутрь салона, сорвала пластиковую облицовку с винтов, крепящих ее к наружной обшивке? И испарила без остатка?

Вот теперь еще раз посмотрите на гидрожницы и представьте, что их нижняя часть подсунута под плоскость, а верхняя опустилась. Они же перережут плоскость не на две части, а на три: две будут по сторонам, а третья – полоса

– пройдет между нижними лезвиями. Если они не дорежут плоскость до конца, то мы увидим разрез в виде широкой полосы. В ролике, рекламирующем гидроразрыв, можно увидеть, что гидроразрывщики захватывают коробчатую конструкцию, которая по ширине длиннее зева гидроразрывщика, и «прокусывают» часть ее.



Рис. 36. Следы работы гидроразрывщиков на фрагментах «Боинга 777» на Донбассе

А теперь сравните ее с повреждением коробчатой конструкции фрагментов «Боинга 777» на Донбассе (рис. 36).

Какой взрыв, какой напор воздуха мог сделать такой «прокус»?

И еще характерным доказательством того, что работали

гидроножницы, будет след торца их верхнего лезвия – разрез будет заканчиваться прямым углом.

Или как на этом фото (рис. 37).

Не знаю, как вы, но я, чтобы несколькими резами ровно отрезать ножницами лист бумаги, должен очень тщательно прицеливаться, иначе у меня разрез получается зигзагообразным.

Это достаточно четкое фото структуры среза (рис. 37).



Рис. 37. Ступенеобразные «прокусы» челюстями гидрожниц – левый край, попытка захватить челюстями всю толщину конструкции – продавленный металл «п»-образной формы от давления верхней челюсти правее центра

Само по себе удивляет такое повреждение уголка. Невоз-

можно придумать силу, кроме силы машины, которая вот так бы взяла и отщипнула у этого уголка кусок полки. Но матовая поверхность зерен металла, образующаяся при разрыве металла, видна только вверху, а в середине поверхность повреждения блестит – зерна заглажены скольжением лезвия инструмента. Причем от квадратного выступа вниз на срезе видны и борозды поперек уголка и даже заусенцы. То есть гидроразрыв в этом месте часть полки уголка «откусили», а остальную часть от него отодрали.

В итоге.



Рис. 38. Структура среза балки

Обломки «Боинга 777» на Донбассе представляют собою небольшие фрагменты, получаемые после разделки корпу-

са самолетов для его утилизации. Характер обломков и следы режущего инструмента приводят к выводу, что в качестве рабочего инструмента применялись гидрорезницы и «болгарки». Поскольку трудно предположить, что стюардессы рейса МН 17 в воздухе разделяли гидрорезницами свой самолет на части, то автоматически приходим к выводу, что в Донбассе лежат обломки не рейса МН 17. Там лежат обломки «Боинга 777», взятые со склада металлолома от какого-то другого самолета. От какого?

Чего боится правительство Великобритании

К исследованию обстоятельств гибели малайзийского «Боинга 777», выполнявшего рейс МН 17, подключились читатели, указав мне на пару обстоятельств, имеющих смысл зафиксировать и присоединить к остальным доказательствам.

Но начну с того, что 24 июля news.mail.ru пересказало сообщение Би-би-си, в которое как бы между прочим вклинилась информация: *«Согласно источникам в британском правительстве, разведданные указывают на то, что сепаратисты намеренно затруднили сбор улик на месте крушения самолета «Malaysia Airlines», переместили и убрали некоторые тела, а также поместили среди обломков части других самолетов»*²¹.

Эта британская информация глупа до дикости даже по сравнению с глупейшей информацией, регулярно выдаваемой СБУ, – ну зачем ополченцам к имеющимся обломкам подбрасывать части других самолетов?? И где они возьмут эти части?

Но если вдуматься в это сообщение, то становится понятно, что МИ-6 и британское правительство ГОТОВЯТ

²¹ <http://news.mail.ru/politics/18977612/>

ОПРАВДАНИЕ на случай, если в обломках рейса МН 17 будут найдены части иных самолетов и соответственно выяснится, что рейс МН-17 никто не сбивал, и он по сей день находится неизвестно где.

Чего, собственно, англичане боятся?

Не хочу ни на что намекать, но вспомним историю крушений самолетов «Боинг 777». Из трех потерянных «боингов» (без малайзийских) первый «Боинг 777» (рейс 38 Пекин – Лондон компании «British Airways») 17 января 2008 года недотянул до ВПП в Лондоне. А третий, 6 июля 2013 года, упал на ВПП и загорелся в Сан-Франциско. Эти самолеты вышли из строя, но в основном остались целыми.

В Лондоне упавший «Боинг 777» выглядел так (рис. 39).



Рис. 39. Авария «Боинга 777» в Лондоне

То есть и американцам, и англичанам не составило бы труда набрать похожих обломков от крушения «боингов» в их аэропортах, чтобы сбросить их над Донбассом. Ведь все обломки корпуса «Боинга» в Донбассе явно напоминают результаты осмысленной разборки и резки самолета на части для вывозки с места аварии, а не результаты какого-то неконтролируемого разделения самолета на части. Вот посмотрите, как ровно обрезаны балки шпангоутов – как поперек самих шпангоутов, так и вдоль их ряда. Как под шнур (см. рис. 40).

И на то, находятся ли в авиаметаллоломе на Донбассе ча-

сти иных самолетов, а не рейса МН 17, может указать внимательный анализ того, что упало на землю Донбасса.

Дело в том, что самолеты – это штучное сооружение, строятся они долго, и даже в одном типе машин и одной серии в каждом самолете могут быть иные детали его конструкции, не влияющие на технико-технические характеристики, – иное планирование салонов, иные кресла, иные светильники, иная раскраска и т. д.



Рис. 40. Ровный обрез шпангоутов

В интернете нашел два зафиксированных вида «Боинга 777» именно рейса МН-17. Посмотрим на эти виды и сравним их с обломками в Донбассе.

Первый – это короткий ролик, снятый пассажиром этого

рейса уже в салоне самолета²². В правом верхнем углу картинки, пусть и смутно, но виден способ крепления таблички с номером ряда.

Номер прикреплен на передней панели багажной секции для ручной клади сразу за скруглением дна секции – так, что номер и дно находятся где-то под углом в 45–60 градусов по отношению друг к другу. Кстати, за два ряда впереди находится табличка 31-го ряда.

А вот как табличка 31-го ряда выглядит в обломках (рис. 41).

То есть в Донбассе упала багажная секция, у которой номер находится в одной плоскости с дном – нет ни малейшего скругления дна багажной секции, хорошо видимого на фото с рейса МН 17. Точно так же в Донбассе выглядит и багажная секция 17-го ряда.

²² <https://www.youtube.com/watch?v=mhJHfP3WOhA>



Рис. 41. Способ крепления таблички с номером ряда на багажных полках в обломках

То есть это совершенно иная конструкция багажных секций, явно непохожая на багажные секции рейса МН 17.

Но это не все.

Перед вылетом один из пассажиров-голландцев запостил в свой Facebook фотографию малайзийского «Боинга 777», выполнявшего рейс МН17²³, с подписью: *«Если он исчезнет, вот как он выглядит».*

Вот более четкое фото именно этой машины в таком же ракурсе (рис. 42).

(Спасибо тебе, «летучий голландец», все же улетевший,

²³

<http://www.rb.ru/article/polzovатели-sotssetey-vyrajayut-soboleznovaniya-blizkim-pogibshih-v-sbitom-boinge/7358847.html>

видимо, в небытие!)

Давайте рассмотрим и запомним часть фюзеляжа у второй двери (в районе флага). Начнем слева направо. Последняя буква «а» слова «Malaysia» находится практически между иллюминатором и дверью, во всяком случае, далеко за последним перед дверью иллюминатором. Двери в этом самолете имеют одну вертикальную темную выемку примерно посередине слева. Под флагом сплошная обшивка корпуса и нет иллюминаторов.



Рис. 42. Фото злосчастливого «Боинга 777» рейса МН 17

А вот как это место фюзеляжа выглядит в Донбассе (рис. 43).

Как видим, буква «а» слова «Malaysia» не доходит до последнего перед дверью иллюминатора, двери имеют еще и

горизонтальную темную выемку вверху, под малайзийским флагом появился еще один иллюминатор.



Рис. 43. Дверь «Боинга 777», упавшая на Донбасс



Рис. 44. Боинг 777, потерпевший аварию в аэропорту Лондона

Правда, если вы присмотритесь к четкому фото на рис. 45, то увидите, что и в малайзийском Боинге в этом месте предполагались иллюминаторы, но они были наглухо заделаны и окрашены вместе с корпусом, поскольку в том типе «Боингов 777», который закупила «Malaysia Airlines», всего 300 мест и в этой части салона находятся туалеты.

А может, этот металл, которым заделаны иллюминаторы, выдавило?

А чем? Чем могло выдавить не то что металл, а просто остекление иллюминаторов? Ведь на него в полете изнутри давит сила в полтонны избыточного давления в салоне, и ничего с иллюминаторами не происходит – их не выдавливает.

При разгерметизации и этой силы уже нет, тогда что выдавало остекление иллюминаторов?



Рис. 45. Боинг 777, потерпевший катастрофу в Сан-Франциско

Посмотрите еще раз на фрагменты «Боинга 747», взорванного над Локерби, в котором от взрыва в багажном отделении внутреннее давление самолета выросло настолько, что фюзеляж разорвало поперек на две части. Как вы видите, цело не только остекление иллюминаторов, но и стекла кабины пилотов. Так что на рис. 43 остекление иллюминаторов отсутствует не от крушения лайнера, а потому, что при разделке остатков «Боинга» дюраль корпуса отделяли от пластика внутренней обшивки, и вместе с нею вынули и заделку иллюминаторов.

На рис. 43 также видно, что вверху двери есть горизонтальная выемка (окно), а на дверях подлинного «Боинга 777» рейса МН 17 такой выемки нет – она тоже заделана. Кстати, ее нет и ни на одном «Боинге 777» компании «Malaysia Airlines»²⁴.

Эту заделку тоже ободрали на складе металлолома? А нужно ли было обдирать?

Ведь это горизонтальное окно все еще было не заделанным на дверях «Боинга 777», потерпевшего аварию в аэропорту Лондона в январе 2008 года, в чем вы можете убедиться, вернувшись к рис 39. А вот картинка получше (рис. 44) дверей того «Боинга».

Кстати, «Боинг 777», потерпевший катастрофу в Сан-Франциско 6 июля 2013 года, тоже имеет такие двери (рис. 45).

Вот это и есть то, чего боятся правительство Великобритании и его разведслужба МИ6, – это «детали другого самолета» в Донбассе. Вот они – эти детали!

Но поскольку на вопрос, откуда в Донбассе взялись детали самолета, потерпевшего крушение в Лондоне в 2008 году (или в Сан-Франциско в 2013), ни США, ни Великобритания отвечать не станут, то придется задать вопрос ополченцам Донбасса. Ополченцы, вы зачем притащили из Лондона (все же от него ближе) на место трагедии обломки фюзеляжа раз-

²⁴ http://www.planespotters.net/Production_List/Boeing/777/28411,9M-MRD-Malaysia-Airlines.php

бывшегося в лондонском аэропорту «Боинга 777», да еще и так, что доблестные английские разведчики вас выследили?!

Но если серьезно, то надо искать «Боинг 777», вылетевший рейсом МН 17 из Амстердама 17 июля 2014 года. Да и тот, который пропал 8 марта 2014 года. Они ведь могут быть целыми.

И надо узнавать судьбу их пассажиров.

Много чего нет

Когда начинаешь просматривать тысячи фото с места катастрофы, вопросов возникает очень много. К примеру, в самолете все закреплено достаточно прочно, но я не увидел ни одного прибора или предмета, прикрепленного к конструкциям. Все по отдельности. Кресла, отсоединенные от пола, приборы.

Умиляют «черные ящики». Вот как выглядят эти приборы с места настоящей катастрофы, в данном случае в Казани (рис. 46).

А вот черные ящики малайзийского «Боинга» из Донбасса (рис. 47).

Согласитесь, впечатление такое, что эти черные ящики вообще только привезены с пыльного склада. Повторю, экипаж что – во время падения разбирает самолет на части?



Рис. 46. Черные ящики авиакатастрофы в Казани



Рис. 47. Черные ящики авиакатастрофы малайзийского «Боинга» с Донбасса



Рис. 48. Содержимое малайзийского Боинга

Если это был пассажирский самолет, то он вез людей и их багаж. Но на фото мы видим кучу, оставляющую впечатление разгруженного мусоровоза (рис. 48).

Есть также павлины.

А где чемоданы и сумки, которых должно быть с шесть сотен, учитывая дальность рейса? Они есть, но в очень и очень скромном количестве.

И это весь багаж почти 300 пассажиров? Причем, по сообщениям свидетелей, вещи в чемоданах и сумках были нено-

шеними, только купленными. Мне скажут, что багаж разворовали ополченцы. Это вы, будучи на месте катастрофы, обязательно разворовали бы багаж, и я в это поверю. А вот в то, что багаж разворовали ополченцы, перегруженные оружием, бронежилетом и расстреливающие своих товарищей за мародерство, мне не верится.



Рис. 49. Отверстия в паспортах, указывающие на их недействительность

И вот тут вопрос к людям, утверждающим, что в Амстер-

даме нельзя было погрузить в самолет трупы. А где на месте катастрофы хоть одно материальное доказательство того, что пассажиры, найденные мертвыми под Донецком, садились на самолет в Амстердаме?

Найдены прекрасно сохранившиеся паспорта некоторых пассажиров (рис. 49).

Как видите, наряду с абсолютно новыми, еще не использованными паспортами там есть и такие, на которых полиция пробила отверстия, чтобы предупредить всех, что данные паспорта недействительны. И с эдакими паспортами пассажиры проходили контроль в аэропорту Амстердама?

Находили деньги, книжечки, игральные карты и массу различных бумаг.

Но среди этих бумаг нет ни единого посадочного талона, половина которого хранится в аэропорту, а половина у каждого пассажира.

Нет посадочных талонов, которые идентифицировали бы пассажиров и подтвердили, что они садились на борт самолета.

И нет ни единой багажной бирки или квитанции, и эти багажные бирки не видны и на тех чемоданах и сумках, которые были сфотографированы на месте катастрофы. А ведь эти бирки крепятся к багажу очень прочно.

Так чем можно доказать, что мертвые люди, найденные на Донбассе, садились в самолет в аэропорту Амстердама? Тем, что они одеты так, как одеваются в тропиках? Или тем, что

найлены мертвые павлины, и доказывать дальнейшими рассуждениями то, что павлинов из-за отсутствия виз именно голландцы депортировали на историческую родину?

Нет ни единой кислородной маски, нет ни грамма еды, хотя пассажиров при такой длительности рейса обязаны были кормить три раза. Но это еще что!

Похоже, что на этом рейсе не было и пассажиров. Живых.

Странные родственники пассажиров

Начну несколько издалека.

Обсуждая этот инцидент на своем сайте, я никогда сам не обращался к странному поведению родственников пассажиров рейса МН 17, поскольку других фактов было достаточно. Но в отличие от обломков этого рейса, до которых было не просто добраться, журналисты сразу же могли легко встретиться с родственниками в том же Амстердаме и дать в новостях сообщения об их переживаниях. То есть подробности о пассажирах рейса должны были появиться в новостях раньше другой конкретной информации о катастрофе. Однако поведение родственников оказалось совершенно нетипичным, и для полноты сведений об этом инциденте в книге я об этом упомяну хотя бы вкратце.

Непонятное поведение родственников, на мой взгляд, кратко описала одна из моих комментаторов: *«9 июля 2006 года в Иркутске при посадке сгорел аэробус А310 авиакомпании «Сибирь». В нем погибли мои друзья....9 июля 2006 года люди ехали в аэропорт целый день – кто-то не сразу узнал и т. д. Но там было много кого – милиция, прокуратура, медики, психологи и журналисты – МНОГО журналистов, они к нам не лезли, если видели, что люди вне себя от горя, потому что за этим следили, но они все время снимали. И потом снимали, когда на опознание мы со-*

бирались, у морга... и даже на кладбище. И я вам скажу, что мне, как человеку, потерявшему в той катастрофе реальных людей, а не цифры статистики, непонятно – где репортажи с разъяренными, убитыми горем родственниками, орущими в камеру: «Вы убийцы, отдайте нам тела наших детей (мужей), сестер...!!!» Да не один объектив видеокамеры должен быть забрызган слезами родственников пострадавших. Что, Европа такая покорная, индифферентная и толерантная, что все принимает без эмоций? Мне это странно как минимум.... Показали какую-то учительницу какого-то подростка, какого-то друга какого-то парня... а где плачущие родственники, требующие справедливого возмездия? У нас в Иркутске и долго после катастрофы еще были репортажи о той трагедии. Так что вот так. Не берусь судить, но эта история с «Боингом» дурно пахнет... и не удивлюсь, что именно заготовленным трупным запахом».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.