

The book cover features a white background with a halftone dot pattern. Large, expressive red splatters and streaks are scattered across the surface, particularly in the upper and lower portions. A prominent red rectangular box is positioned on the left side, containing the author's name and the title. In the top left corner, there is a small image of a silver bullet casing. On the right side, a silver bullet casing is shown lying horizontally. The overall aesthetic is graphic and somber, reflecting the book's subject matter.

Любимов В Н

Фантасмагория полёта рейса mh17

Москва
2020

18+

Владимир Любимов

Фантасмагория полёта рейса mh17

«ЛитРес: Самиздат»

2020

Любимов В. Н.

Фантасмагория полёта рейса mh17 / В. Н. Любимов — «ЛитРес: Самиздат», 2020

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

Содержание

Введение	5
Глава 1. Катастрофа и её предпосылки	8
1. Гражданская война на Украине	9
2. Военные учения ЗРК БУК, проводимые ВСУ	11
3. Незакрытие Украиной воздушного пространства	12
4. Антироссийская кампания на Украине	13
5. Военное противостояние стран НАТО и России	14
6. Американская практика	15
7. Американские ушки	16
8. Американские ручки	17
9. Присоединение Крыма к России	18
10. Погодные условия	19
11. Состояние здоровья экипажа	20
12. Техническое состояние самолёта	21
13. Обслуживание в аэропорту вылета	22
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Введение

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

Высота полёта на Западе (имеется в виду, в первую очередь, Западная Европа) измеряется в футах (ft). В России – в метрах (м). Соотношение: 1 фут = 0,3048 м. Таким образом, высота 10 000 м соответствует 32 808,4 фута, а 33 000 футов – 10 058,4 м, 32 000 футов – 9 753,6 м, 31 000 футов – 9 448,8 м. Высота полёта является одной из характеристик траектории самолёта. В данных о воздушной обстановке высота полёта обычно даётся с точностью до десятков единиц, то есть на Западе высота 330 означает 33 000 футов, а в России высота 100 означает 1000 м (Шереметьево-Круг), на РЛС типа «Утёс» высоты не сокращаются, пишутся как есть, в метрах. По высотам траектории самолётов разводятся во избежание столкновений, минимальная разность центров эшелонов-высот 300 м. Кроме того, ограничения на высоты полётов вводятся странами в районах боевых действий или стрельб в виде запрещения полётов ниже указанного потолка (эшелона), например, ниже FL320, то есть ниже 32 000 футов, как это сделано на Украине в районе Донбасса, где и произошла катастрофа самолёта рейса mh-17. На одной и той же высоте самолёты могут лететь только вдогонку, не уменьшая расстояния между ними в 30 км. Из-за разных скоростей периодически одни лайнеры догоняют другие, летящие на той же высоте, и необходимо сделать обгон. Для этого обгоняющий должен сменить высоту полёта – подняться или опуститься. Обгон сбоку по одной трассе в небе запрещён.

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

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

Временные отрезки измеряются единообразно везде в часах, минутах, секундах (чч:мм:сс) в пределах суток. Сутки помечаются по григорианскому календарю (год, месяц, число). Но начало отсчета в сутках зависит от местного поясного времени. Для нулевого гринвичского меридиана время называют Среднее Время по Гринвичу (GMT). Однако для точного отсчёта это время не устроило научную общественность, и было предложено Всемирное Скоординированное Время (UTC) и Всемирное Время (UT1). Для гражданского использования GMT, UTC и UT1 неразличимы; принято использовать время UTC, шкала которого основана на равномерной шкале атомного времени. Время в часовых поясах отсчитывается от UTC в положительном (на восток) или отрицательном направлении. Следует также помнить, что время по UTC не переводится ни зимой, ни летом. Поэтому для тех мест, где есть переход на летнее время, меняется смещение относительно UTC. Как это относится к данной теме? Очень просто. Полётное время отсчитывается в шкале UTC, но в конкретной стране пролёт самолёта фиксируется по местному времени. Так, самолёт рейса mh-17 пролетал над Украиной в 13:00 UTC, или 16:00 местного времени (Киі). Следует ещё отметить, что пресса США зачастую использовала временную шкалу Западного полушария – EDT – при освещении событий на Украине. На лето 2014 года Киі = EDT + 7.

Теперь перейдём к трассам, по которым летят самолёты. Они далеко не похожи на прямые или гладкие линии. Как правило, это ломаные линии, представляющие собой набор отрезков между точками, в которых расположены радиомаяки, дальность действия которых не

превышает 120 км. Поэтому данные, выдаваемые на некоторых сайтах, типа Флайтрадар24, являются сглаженной траекторией полёта самолёта. Итак, самолёт перемещается по трассам, проходящим примерно через радиомаяки, которые заранее на земле утверждены. Для этих трасс придуманы специальные обозначения, например, L980 или W633. Лайнер может отклоняться от средней линии назначенной трассы не более 5-ти км. С земли за этим должны четко следить авиадиспетчеры и корректировать полёт.

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

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

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

Все крупные транспортные воздушные суда оснащены двумя типами самописцев, также называемыми «чёрными ящиками». Самописец полётных данных регистрирует все ключевые данные полёта, относящиеся к работе двигателей, высоте полёта, скорости, маршруту и т. д. Некоторые самописцы могут регистрировать до тысячи различных данных в течении 25 часов полёта. Речевой самописец регистрирует разговоры и звуки в кабине пилотов. Записываются и разговоры между пилотами, с диспетчером и звуки в кабине, например, сигнал тревоги.

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

Помимо системы радиосвязи на каждом современном авиалайнере установлена адресно-отчётная система авиационной связи (ACARS). Данная система используется для обмена полётными данными или информацией о воздушном судне между бортом и наземными станциями. Сообщение идет по спутниковой (SATCOM) или радиосвязи (ОВЧ). Классификация по международному регламенту радиосвязи определяет диапазон ОВЧ как метровые волны

10 м – 1 м (очень высокие частоты – от 30 до 300 МГц). Метровые волны распространяются, в основном, в пределах прямой видимости.

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

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

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

Глава 1. Катастрофа и её предпосылки

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

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

1. Гражданская война на Украине

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

Чего же хочет Украина, ограничивая русский язык? Превратиться в моноязычное государство? И её толкают к этому извне. И что получила Украина после Майдана? На юго-востоке Украины после прихода оппозиции к власти стали возникать протестные акции против действий ультраправых националистических организаций и в защиту статуса русского языка. Протесты были вызваны отказом нового руководства учитывать мнения и интересы значительных групп населения, настроенных на сохранение тесных связей с Россией, и намерением усилившихся после Майдана экстремистских группировок распространить на регионы юго-востока приёмы силового давления, применённые в ходе массовых волнений в Киеве и на западе Украины. Постепенно недовольство переросло в [вооружённое противостояние](#), что привело к провозглашению Донецкой и Луганской народных республик. В других русскоязычных областях Украины – Харьковской, Днепропетровской и Одесской – волнения были жестоко подавлены Национальной гвардией, набранной из националистов. Для подавления антиправительственных выступлений в Донбассе украинское руководство в середине апреля объявило о начале силовой операции. К июлю гражданская война на Донбассе была в разгаре. Вначале успех сопутствовал вооружённым силам Украины. В июле ДНР и ЛНР контролировали только небольшие области вокруг Донецка и Луганска, где шли ожесточённые бои. Чтобы закончить войну, армии Украины требовалось ещё немало усилий. Есть много фактов, что решающее наступление украинских военных было приурочено как раз к 18 июля. Боевые сводки из блога Стрелкова, министра обороны ДНР на тот момент, подтверждают это тотальное наступление киевских военных на Снежное против народных республик Донецка и Луганска, позволяя украинской армии проникать все глубже и глубже, фактически раскалывая Донецк и Луганск. Крупное военное наступление ВСУ действительно было начато после катастрофы mh17. Киевский режим предпринял три массивных наступления с севера, запада (из Артемовска, откуда возникла танковая атака) и с юга.

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

Не обсуждается использование крушения в интересах ополченцев, поскольку средств поражения самолёта на больших высотах у них не было. Вернее, было много сообщений о захвате ополченцами украинских ЗРК БУК и опровержений, были даже вбросы о поражении самолётов ВСУ на высотах, недоступных переносным ПЗРК, но реальных подтверждений не

было. Всё-таки между захватом ЗРК БУК и его использованием «дистанция огромного размера». Да и как-то не верится, что украинцы придвигали эти комплексы, бесполезные против ополченцев, у коих не было авиации, так близко к местам боёв, что их могли захватить ополченцы. Однако, можно себе представить такую ситуацию, что водитель зенитной установки заблудился, или заболел, или струсил, или предал, или машина заглохла, или расчёт продал установку ополченцам. То же самое касается и слухов про авиацию ополчения, которое «захватило» некий украинский военный самолёт. Надо как-то ограничивать своё воображение.

2. Военные учения ЗРК БУК, проводимые ВСУ

Странность этих учений в том, что, во-первых, они проводились (вернее, продолжались) в день катастрофы Боинга, а во-вторых, у «сепаратистов» в этот момент не было своей авиации, подпадающей под действие ЗРК БУК, принимающих участие в этих учениях. Вот такое «причудливое стечение обстоятельств» и «нечто, существующее лишь в воображении (украинцев)». Кстати, 25 июня Совет Федерации РФ отменил своё мартовское постановление о возможном использовании войск РФ на Украине, так что угрозы вторжения со стороны России не было. Вообще, проведение таких учений ВСУ вызывает определённый напряг. Известно, чем закончились военные учения зенитчиков 2001 года в Крыму. (В ходе учений 4 октября первым дивизионом 96-й зенитной ракетной бригады войск ПВО Украины был осуществлён пуск ракеты 5В28 зенитно-ракетного комплекса С-200В по самолёту-мишени, а был сбит гражданский самолёт Ту-154 авиакомпании «Сибирь» с 78-ю жертвами). Согласно предоставленным МО РФ чётким спутниковым снимкам 16 июля ВСУ разместила вблизи Донецка 3 зенитные батареи ЗРК БУК М1. Они включали в себя пусковые, погрузочные и радиолокационные установки, расположенные в непосредственной близости от будущего места крушения mh17. Радиолокационная система для этих ракетных батарей была расположена в 5 км к северу от Донецка. 17 июля, в день происшествия, эти батареи были переброшены на позицию в 8 км южнее Шахтерска. В дополнение к этому в непосредственной близости от места происшествия выявлены два других радиолокационных узла. Эти системы ЗРК имели дальность действия 35 км и высоту полета целей – 25 км. С 18 июля, после крушения рейса mh17, киевские пусковые установки БУК были выведены из указанных зон.

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

3. Незакрытие Украиной воздушного пространства

Удары повстанцев по украинским самолетам в этом районе были обильны и результативны. Только за последнюю неделю перед крушением mh17 два украинских военных самолета были сбиты, а третий повреждён. Правда, происходило это на высотах, меньших тех 10 км, на которых курсируют Боинги. И Украина приняла некоторые меры по ограничению нижней высоты полёта до FL320 с 14 июля, то есть до 9 754 м. Почему не до FL350 – риторический вопрос? Наверное, кто-то начал считать бабки! Эксперты утверждали, что операторы продолжали летать по всей зоне, потому что это был самый быстрый и дешевый маршрут. Отметим, что в их числе были представители Германии, Франции, Австралии и Юго-Восточной Азии – Индия, Малайзия, Сингапур.

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

4. Антироссийская кампания на Украине

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

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

5. Военное противостояние стран НАТО и России

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

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

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

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

6. Американская практика

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

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

7. Американские уши

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

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

8. Американские ручки

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

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

9. Присоединение Крыма к России

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

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

10. Погодные условия

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

Физическое состояние атмосферы оказывает сильное влияние на аэродинамические силы (подъемную силу, лобовое сопротивление), действующие на лайнер, силу тяги двигателей, расход топлива, скорость, предельно допустимую высоту (потолок) полёта, на работу и достоверность показаний аэронавигационных приборов. На высоте 10 км, кроме больших отрицательных температур, возможны сильные ветры до 100 м/с, что представляет значительную нагрузку на самолёт. В последнее время зафиксировано несколько катастроф самолётов, вызванных высотными штормами и турбулентностями. Прогноз погоды указывал на большую вероятность гроз в восточной части Украины.

11. Состояние здоровья экипажа

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

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

12. Техническое состояние самолёта

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

Что касается самолёта, потерпевшего крушение, то приводим информацию из Википедии. «Boeing 777-200ER (9M-MRD, заводской № 28411, серийный № 084) был выпущен с завода компании «Boeing» в 1997 году (первый полёт совершил 17 июля, то есть в день катастрофы ему исполнилось ровно 17 лет). 29 июля того же года был передан авиакомпания «Malaysia Airlines». Был оснащён двумя турбовентиляторными двигателями Rolls-Royce Trent 800 и 282-мя пассажирскими креслами. Последнюю техническую проверку прошёл 11 июля 2014 года, никаких неполадок обнаружено не было. На день катастрофы 17-летний авиалайнер совершил 11 434 цикла «взлёт-посадка» и налетал 75 322 часа.» То есть и по возрасту и по налёту самолёт может считаться старым, но, возможно, в Малайзии другие нормативы на эксплуатацию самолётов. Что касается последней технической проверки, то необходимо уточнить. Если это недельная проверка, то следующая проверка должна быть 18 июля, то есть опять приходится считать последний полёт Боинга – последним полётом перед очередной проверкой. Но эта проверка могла быть и месячной проверкой, тогда на 18-е должна быть назначена недельная проверка в любом варианте. Кроме этих проверок существуют ещё транзитная и суточная проверка. О них нет никакой информации. Но отменены они быть не могут.

13. Обслуживание в аэропорту вылета

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

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

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.