

Крушение рейса МН17

Хроника событий
(причины, детали, последствия)

www.vk.com/infomh17

Мы приносим искреннее соболезнование всем потерявшим своих родных и близки в катастрофе 17 июля под Донецком.

Мы просим у Вас прощения, если часть из суждений, приведенных нами, покажутся Вам оскорбительными или бестактными.

Мы благодарим все стороны, в том числе и неофициальные, которые предоставили в наше распоряжение исходный материал.

Очень надеемся, что проделанная нами работа позволит получить Вам ответы на вопросы, оставшиеся без ответа до сегодняшнего дня.

Скорбим вместе с вами.

«Тот, кто совершает открытие, видит то, что видят все, и думает то, что никому не приходит в голову». Альберт Сент-Дьёрди

Любые действия в нашей жизни всегда мотивированы. Мотив – основной источник любого поступка или решения, он же является и ключом к пониманию того, почему те или иные события произошли. И этот жизненный закон действует всегда и везде и не зависит от пола или возраста, национальной или религиозной принадлежности, цвета кожи. Если мы не в состоянии понять чей-либо поступок или объяснить какое-либо событие, то это означает только то, что мы просто не подобрали нужный «ключ», не разобрались в том, что именно побудило того или иного человека или группу людей к тем или иным действиям. Случайности не случайны! Таковыми они нам кажутся только лишь потому, что мы не знаем или не понимаем всей цепи предшествующих событий.

Так и с «Боингом 777», рейса МН17. Фактов, так или иначе связанных с этой авиакатастрофой, накопилось очень и очень много, но, при всём их обилии, полного понимания того, что там всё-таки произошло, пока нет. Отчасти это можно объяснить незавершённостью самого расследования (объективная причина), а отчасти незаинтересованностью целого ряда стран, в том числе и участвующих в расследовании, обстоятельно рассматривать и беспристрастно оценивать имеющиеся данные и факты. Неоспоримо, что причиной произошедшей трагедии стало поражение «Боинга 777» извне, но до сих пор никто даже близко не подошёл к ответу на главный вопрос: «Кому это было выгодно?» Более того, появления этого вопроса всячески стараются избегать, сосредоточившись исключительно на констатации фактов, рассматривая их при этом крайне избирательно. Именно столь странное отношение и вынуждает предьявить «другую картину мира», в которую всем известные факты вписаны гармонично и полностью.

Кому это выгодно?

В самом деле – кому? Кто был заинтересован сбить гражданский авиалайнер полный людей с нормальными паспортами? Заостряем внимание именно на этом, поскольку гибель украинских граждан ни до этого, ни после, никого особо не интересует. Америке, непосредственно управляющей украинскими событиями? Нет. Самой Украине? Тоже нет. Ополченцам, защищающим свои дома от украинской армии и неонацистских батальонов? И нет, и нечем. России? Боже упаси!

Так почему же его сбили?

По глупости, вернее сказать по ошибке. Глупость, как источник неприятности для «Боинга», мы рассматривать не будем, поскольку она имеет массу независимых и случайных факторов, финалом которых и стал этот ужас. Остановимся на версии «сбитый по ошибке», и рассмотрим её с учётом данных, доступных на сегодняшний день.

Прежде всего, хотелось бы напомнить, что данное событие произошло на Украине, в той её части, где идёт полномасштабная гражданская война, прикрываемая ещё более масштабной войной - информационной. Именно главенство информационной войны над реальной и потребовало проведения мероприятия подобного рода. Планировали ли руководители Украины, ответственные за ведение боевых действий на юго-востоке собственной страны, сбивать гражданский авиалайнер? Нет. Такие действия не только не несут какой-либо выгоды для военно-политического руководства Украины, наоборот, ставят его в крайне невыгодную позицию, полностью дискредитируя перед Европой и миром, демонстрируя всем их истинное лицо. Но, давайте предположим, что на месте «Боинга» должен был быть Су-25 (МИГ-27/МИГ-29) украинских ВВС. Меняется ли в этом случае что-то? Да. Просто радикально меняется! Точно подсчитать, сколько выгод получает Вашингтон и управляемый им Киев, сбивая в воздушном коридоре, предназначенном для транзитных полётов гражданских авиалайнеров, свой боевой самолёт своей собственной ракетой, очень не просто, так их много. При условии, разумеется, что данный факт нельзя будет доказать.

Примерный список выгод выглядит так:

- это позволяет во всеуслышание утверждать, что ополчение обладает средствами поражения самолётов даже на такой высоте, указывая, насколько эти вооруженные формирования опасны;
- это позволяет обвинять Россию в том, что именно она поставляет ополчению такие системы вооружения, «опровергая», тем самым, нейтральность позиции России;
- это позволяет обвинять Россию в том, что она незаконно перебрасывает своё вооружение и специалистов на украинскую территорию, ведёт боевые действия против украинской армии на земле Украины, «изобличая» её «имперские, хищнические» устремления;
- этот «факт» позволяет прекрасно манипулировать и управлять не столько общественным мнением на Украине, сколько ориентирован для формирования и поддержания определённого отношения к России на Западе;
- он позволяет требовать санкций по отношению к России;
- он позволяет требовать санкций по отношению к ДНР и ЛНР, в частности включение их в список международных террористических организаций, со всеми вытекающими последствиями;
- он позволяет требовать и получать масштабную помощь от Запада: финансовую, материально - техническую, военную;
- и прочая, и прочая, и прочая, в зависимости от ситуации и фантазии.

Теряет ли при этом что-то Украина? Нет. Самолёт, предназначенный для данной «акции» в любом случае отлетает ещё день или два и будет сбит ополчением к полному неудовольствию Киева. Об этом факте, даже заявить будет неприлично. А учитывая, что это один из последних украинских боевых самолётов, способных подняться в воздух, поневоле задумаешься над тем, как бы им поэффективней распорядиться. Лётчик, которого в данном случае используют «в тёмную», является «расходным материалом» при любом сценарии. С его потерей исчезает необходимость выплачивать ежемесячное материальное вознаграждение, сумма которого, может достигать, в условиях текущей войны, нескольких десятков тысяч долларов (до 10 тысяч долларов за вылет) и уже суммарно сопоставима со стоимостью самого СУ-25. Т.е., ущерб от потери самолёта и лётчика не идёт ни в какое сравнение с теми преимуществами, что получает Киев и Запад, осуществляя столь простую, пусть и крайне аморальную акцию. Мотив? Ещё какой.

Есть ли в материалах, связанных с крушением лайнера рейса МН17 подтверждения такому заявлению? Несомненно.

Сначала хотелось бы напомнить, что даже решение такой обычной задачи как поражение самолёта ракетой с земли, требует от специалистов ПВО достаточно глубоких знаний и опыта. А с этим в вооружённых силах Украины наблюдался катастрофический дефицит. Отсутствие должного финансирования вооружённых сил Украины, отсутствие стратегии их развития, отсутствие «потенциального противника», представляющего для Украины реальную угрозу, отсутствие мероприятий направленных на поддержание боевой выучки на должном уровне, всё это снизило боеспособность украинских военных до критически низкого уровня. Поэтому проведение «акции» первоначально требовало затратить некоторые усилия на то чтобы «войти в форму». Для этого операцию поделили на два этапа: длинный - «учебный» и короткий - «боевой». «Учебный» этап был призван решить следующие задачи:

- несколько комплексов ЗРК «Бук-М1» выдвигаются и расставляются в разных точках местности, для проведения учебно-тренировочных занятий, направленных на совершенствование навыков боевого применения указанных систем;

- пилот военного самолёта (пилоты нескольких самолётов) получает задание «имитировать цель», сделав пролёт (несколько пролётов) в зоне расстановки ЗРК, чтобы операторы РЛС комплекса «Бук-М1» могли отработать действия по захвату и ведению цели.

Судя по предоставленным данным, украинскому лётчику и украинским операторам ЗРК «Бук-М1» удалось провести ряд учебных занятий на протяжении нескольких дней подряд. Именно об этом и свидетельствует подённая гистограмма работающих РЛС «Бук-М1», продемонстрированная на брифинге МО РФ. Скриншот ниже.



17 июля, произошло слияние «учебного» этапа с «боевым». При этом указанные два пункта «учебного» этапа, отрабатываемые несколько предыдущих дней, полностью совпадали с «боевым», с той лишь разницей, что в этот раз, пилота Су-25 просят пройти на максимальной высоте, т.е. на высоте близкой к предельной для авиации «потенциального противника», давая возможность операторам ЗРК отработать свои действия в этих условиях (данные цели для «Бук-М1» мах. Н-22000м и R-35000м). Так выглядело полётное задание, что получил пилот Су-25, самолёт которого выступал в роли учебной мишени. Расчётам же ЗРК, сообщают новые вводные, а именно: в их зоне действия находится вражеский самолёт, совершающий разведывательный полёт на большой высоте.

При этом военный диспетчер даёт указание гражданскому диспетчеру увести из возможной зоны поражения наземными ЗРК следующий по своему коридору гражданский лайнер «Боинг 777» рейса МН17, объясняя это проходящими учениями ПВО, поскольку точно знает, что трасса «Боинга» проходит через диаметры зон поражения нескольких расчётов ЗРК «Бук-М1». Гражданский диспетчер, выполняя указания военного диспетчера, просит командира авиалайнера сделать большую петлю «на север». Гражданский диспетчер, «ретранслируя» «Боингу» полученное от военных распоряжение, действует в соответствии с инструкциями, согласно которым указания военного диспетчера имеют более высокий приоритет. Именно в этом и кроется причина ухода авиалайнера «Боинг 777» рейса МН17 с трассы и его столь большое отклонение влево, с максимальным удалением в 14 км от левой границы выделенного воздушного коридора. Экипаж «Боинга» выполняет команду диспетчера и обходит зоны действия ЗРК «Бук-М1», о расстановке которых не имеет ни малейшего представления. Таким образом украинские военные, зная о присутствии гражданских бортов в зоне проведения «акции», и стремясь избежать ненужных эксцессов, уведили МН17, как наиболее мешающий, за зону действия ЗРК «Бук-М1».

Именно поэтому, и не был сбит «Боинг 747» рейса SA351, следующий севернее по маршруту «Копенгаген – Сингапур», в котором граждан с нормальными паспортами тоже было предостаточно! Именно поэтому этот борт и не получал никаких дополнительных указаний от диспетчера! Его маршрут не пересекал зоны действия ЗРК! Приводим эти аргументы для тех, кто считает что «Боинг 777» рейса MH17 специально пытались подвести ближе к российской границе или территории контролируемой ополчением ДНР, чтобы сбить его именно над ней. В воздухе был другой «Боинг», полностью соответствующий указанным пожеланиям! Идеальная мишень! Расставляй «по трассе» ЗРК и сбивай! Но он пролетел над указанным районом благополучно.



А теперь посмотрите на схему расстановки ЗРК «Бук-М1» 17 июля 2014 года (с 17:00 до 17:30) с нанесённым на неё маршрутом МН17, которая была продемонстрирована на брифинге в МО РФ.



Обратите внимание, что МН17 пытаются отвести от зоны 300% поражения, т.е. зоны «А», которая перекрывается аж тремя расчётами ЗРК «Бук-М1», расставленными в разных точках местности, а так же и из зоны «В», перекрываемой только двумя расчётами «Бук-М1». Направить авиалайнер южнее, выделенного международного коридора они не могли, поскольку плотность перекрытия ЗРК «Бук-М1» на юге ещё более возрастает, что многократно повышает вероятность его уничтожения, да и точка Тамак, в которой борт МН17 должен входить в воздушное пространство России, становится «труднодоступной».

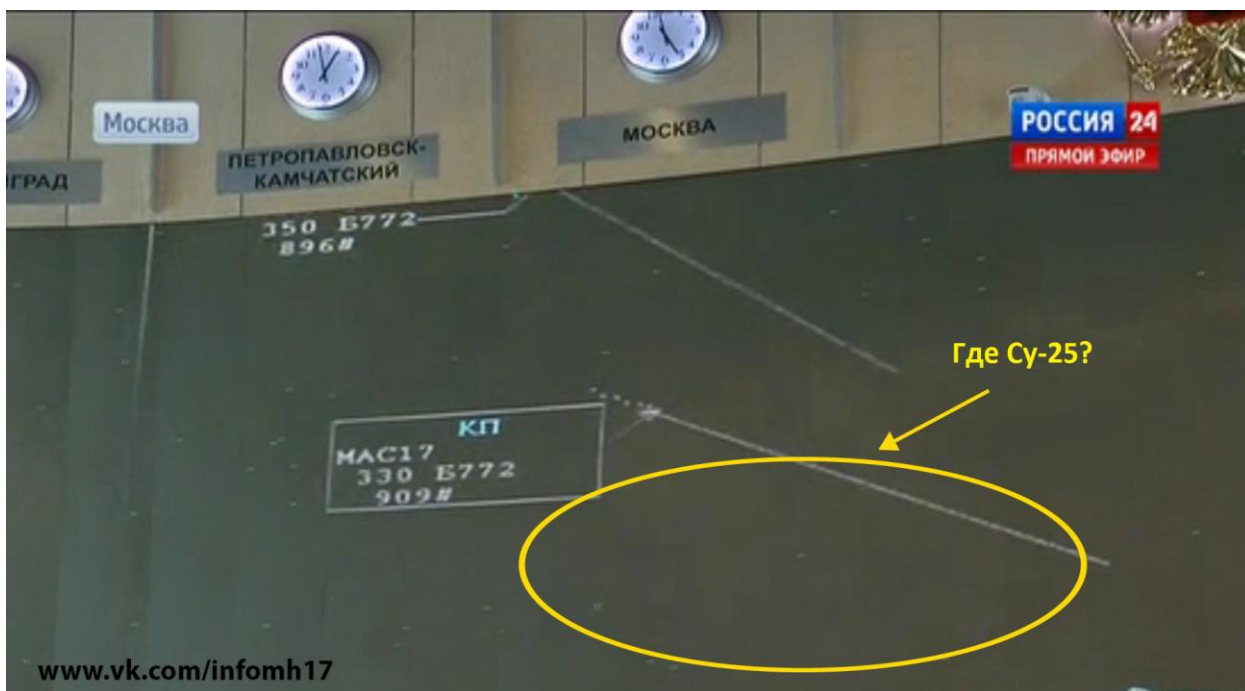
Практически одновременно с перенаправлением авиалайнера, украинский военный диспетчер, поддерживающий связь со своим бортом (Су-25) просит его подняться на высоту порядка 10 000 метров. Пилот, не подозревая подвоха, приступает к выполнению задачи.

Забегая вперёд, отметим, что именно по этой причине не стали достоянием гласности записи переговоров между диспетчерским пунктом и авиалайнером, ибо они совершенно точно укажут на причину изменения курса «Боинга 777», и напрямую свяжут действия должностных лиц Украины (авиационных, военных, политических) с гибелью самолёта!

Согласно утверждению российских военных, они фиксируют военный самолёт в 17:19, «предположительно Су-25», идущий на высоте 10 000 метров со скоростью 400км/ч (смотри схему). Причём, и это крайне важно, указанный самолёт летел в пределах воздушного коридора, предназначенного для полётов гражданских бортов, на высоте этого коридора и на удалении от «Боинга» в 3-5 км. Т.е., он летел впереди «Боинга», практически на той же высоте что и «Боинг», со скоростью в два раза ниже, чем у «Боинга» и правее (южнее) его («Боинг» находится слева от выделенного воздушного коридора).



Приходится констатировать: предъявленная запись навигационной обстановки с радар диспетчерского пункта ростовского зонального центра единой системы организации воздушного движения не позволяет подтвердить данное утверждение. Абсолютно и безоговорочно не позволяет! Аппаратура гражданских диспетчеров, контролирующая небо, вообще не фиксирует данный самолёт! В противном случае, неопознанный борт уже некоторое время был бы виден на радаре, т.е. примерно за 1,5-2,5 минуты до момента поражения «Боинга 777». Но небо на радаре, всё это время, чистое!



Скриншот с видеозаписи ростовского зонального центра единой системы организации воздушного движения, на котором отображена воздушная обстановка за секунды до момента разрушения авиалайнера.

Приводить скриншоты серией не имеет смысла, т.к. вы можете просмотреть как сам брифинг МО РФ, так и полную версию с радар диспетчера самостоятельно. Но нигде вы не отыщите и следа упомянутого Су-25. А он, согласно утверждению российских военных, должен быть виден на экране диспетчерского пункта давно и отчётливо! Во-первых, он был ближе, чем «Боинг» на 3-5 км к российскому пункту контроля; во-вторых, он был на высоте 10 000 метров, что согласно их собственному утверждению превосходит ровно на 5 000 метров границу нижней видимости ростовского радара (0 – 5000м слепая зона), находящегося, с их слов, в тот момент в дежурном режиме.

Напрашивается вывод: либо часть данных по воздушной обстановке не оглашается, либо, и это более вероятно, данная информация просто неправильно трактуется из-за спешки. Российское МО стремилось обнародовать имеющиеся у него материалы максимально быстро. России нечего было скрывать, поскольку она была совершенно непричастна к данному инциденту. Именно по этой причине доступные и наглядные данные опубликованные в столь сжатые сроки, не были проанализированы должным образом. Это, в свою очередь, породило непонимание и недоумение у тех, кто с ними внимательно и вдумчиво ознакомился.

Да, наличие в воздухе, в зоне трассы L980 какого-нибудь неопознанного самолёта ростовский радар не зафиксировал. Ни его полёт, ни набор высоты, хотя времени для этого было предостаточно. Дело в том, что для того чтобы Су-25 смог достичь высоты в 10 км (10 000м) ему, несмотря на его превосходную энерговооружённость, потребуется весьма значительное время. Если считать, что его вертикальная скорость подъема будет составлять те же 400км/ч, при угле атаки в 90 градусов, то за 1 секунду он будет подниматься на 111,11м (111м/с), т.е. самолёт, двигаясь строго по вертикали, словно ракета, пройдет расстояние в 5000м за, примерно, 45 секунд. Следовательно, от нижней границы видимости гражданского радара, ограниченной высотой в 5000м, до высоты, на которой его фиксируют военные (10 000м, в 17:19) он, при столь невероятном сценарии, будет лететь почти минуту, и, следовательно, почти целую минуту гражданский диспетчер должен видеть эту неопознанную цель. В действительности же Су-25 создавался не для штурма высот или скоростных подъёмов. Его средняя вертикальная скорость при таком затяжном подъёме будет значительно ниже указанной. Поэтому наблюдаться на радаре он будет значительно раньше и дольше и, соответственно, диспетчер ростовского зонального центра единой

системы организации воздушного движения должен был зафиксировать появление неопознанного воздушного судна ещё до момента (или практически одновременно) входа МН17 в зону его видимости. Именно это и должно быть отображено на предъявленном видео. Но этого нет! Явилось ли это следствием недостаточной разрешающей способности радара или малой эффективной поверхностью отражения указанного военного самолёта, но факт остаётся фактом: в указанное время, в указанном месте нет ни одной неопознанной воздушной цели!

Подробное описание исходной обстановки необходимо для того, чтобы потом было проще понять, что обозначенная радаром ещё одна цель, появившаяся после резкого снижения скорости и изменения маршрута «Боингом 777» рейса МН17, так же не является Су-25, хотя представители МО РФ уверяют всех именно в этом. В качестве наглядного примера давайте внимательно рассмотрим два приведённых ниже скриншота с радара гражданского диспетчера. Первый скриншот сделан если не в момент попадания ракеты в «Боинг 777», то, по крайней мере, за секунду до него. Время (московское) 17:20:37, скорость «Боинга» падает с 913км/ч до 906км/ч. Особо интересен «кусочек неба», выделенный голубым. Прямого отношения к рассматриваемому «делу» он не имеет, но к пояснению ситуации – самое непосредственное. Сейчас там нет ничего и небо чистое, но ровно через две секунды, (скриншот ниже) т.е. в 17:20:39, в этом районе радар обозначит некую новую цель, не имеющую никаких характеристик (российский НЛО, так сказать). Обратите внимание, скорость «Боинга 777» рейса МН17 снизилась до 898км/ч.



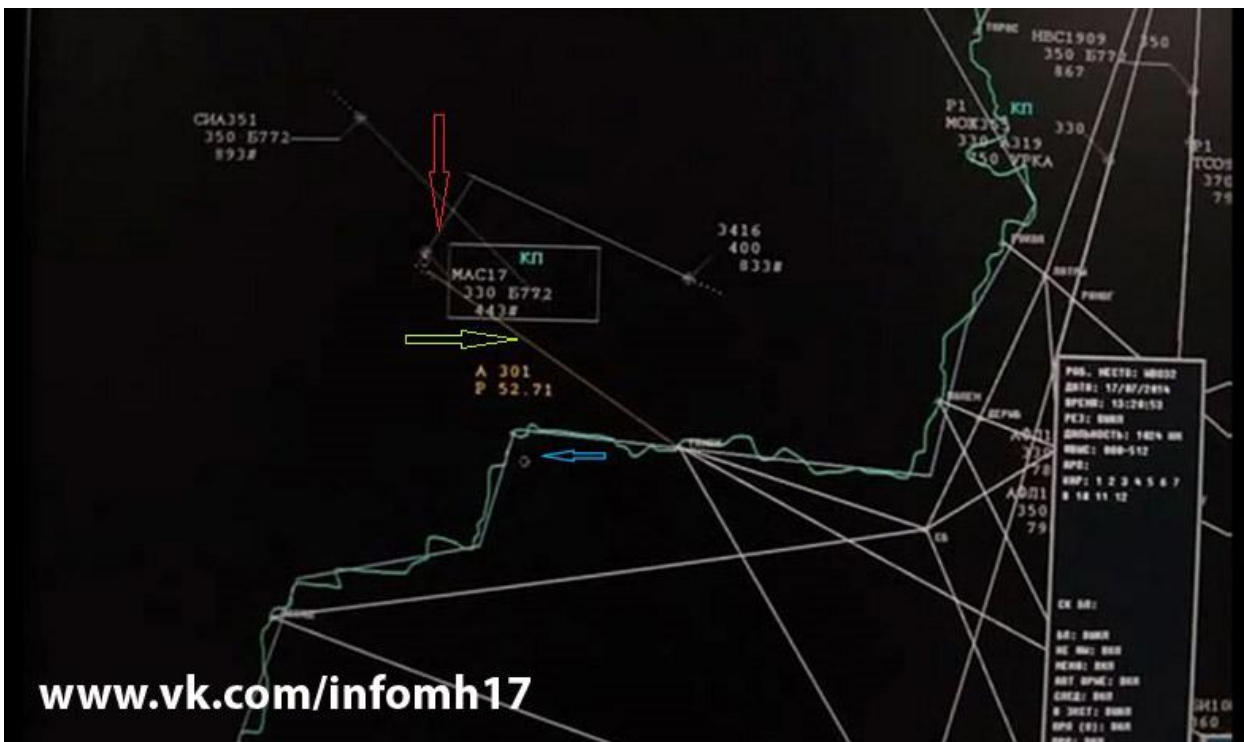
Область неба (синий овал) в которой через 2 секунды радаром будет обозначена новая воздушная цель.



Момент появления «ложного» Су-25. Скорость «Боинга» - 593км/ч. Его отметка даёт на радаре два разных направления: прежнее, на точку Тамак (зелёная стрелка) и новое (красная стрелка).

В 17:20:53 радар фиксирует, что скорость «Боинга» падает до 443км/ч, т.е. минус ещё 150 км/ч за менее чем 6 секунд (скриншот ниже).

12



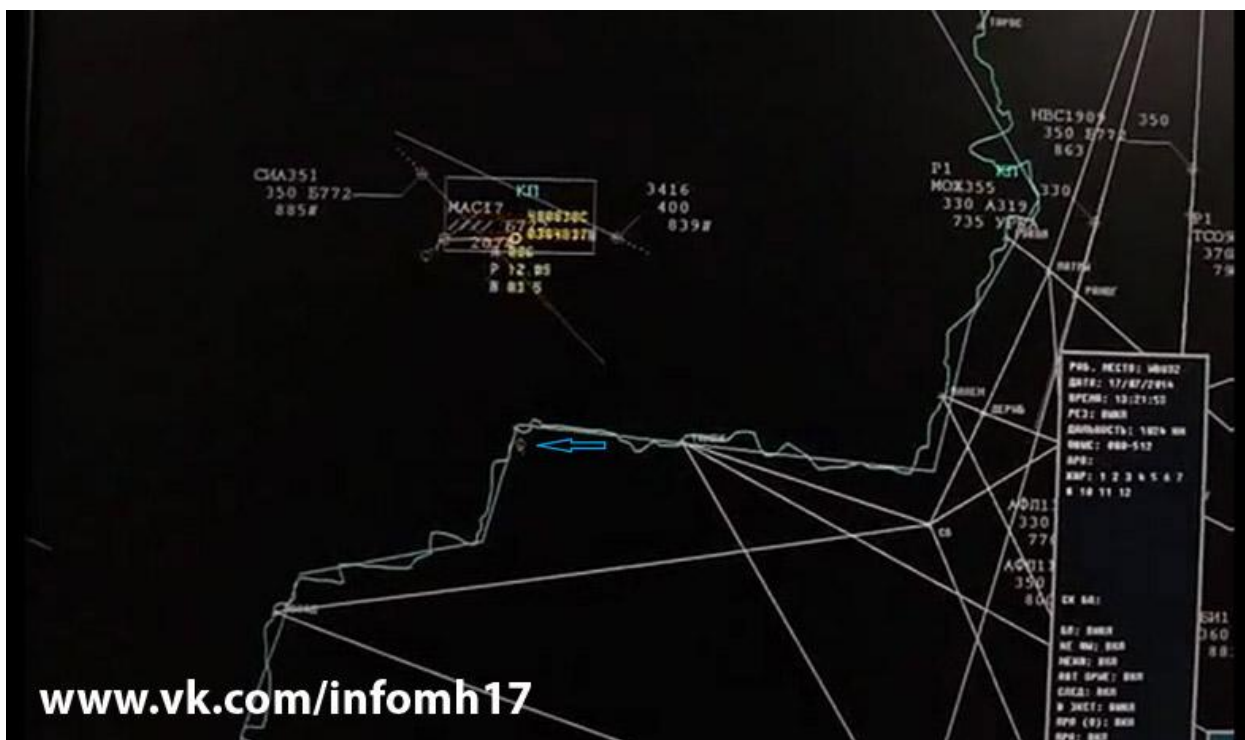
В 17:21:01 скорость уже составляет 363 км/ч. «Ложный Су-25» продолжает то появляться, то исчезать на радаре диспетчера ростовского зонального центра единой организации воздушного движения. Устойчиво он начинает наблюдаться, когда скорость «Боинга» снижается до 282 км/ч. Причём, и это очень отчётливо видно на видеозаписи, когда скорость «Боинга» дискретно продолжает падать с отметки 226 км/ч (17:21:41) до отметки 207 км/ч (17:21:55), «Боинг», пусть и

по новому курсу, но продолжает поступательное движение вперед, в отличие от «ложного Су-25», который начинает от него отставать, продолжая, «барражировать», выражаясь языком военных, в точке первичного обнаружения (два скриншота ниже). Пилот «ложного Су-25» «ударил по тормозам»?



Новый курс «Боинга» (красная стрелка) и курс «ложного Су-25» (серая стрелка).

13



Скорость «Боинга» продолжает быстро снижаться но, несмотря на это он всё больше отдаляется от «ложного Су-25».

В 17:22:15, по московскому времени, когда скорость «Боинга» упала до 202 км/ч, отчётливо видно насколько сильно он «оторвался» от преследующего его «ложного Су-25» (скриншот ниже).

Кстати, в 17:22:05 с экрана радара пропадает «выделение» НЛО как цели, хотя сам след от объекта ещё наблюдается.



14

В 17:22:17 «Боинг 777» малайзийских авиалиний, следующий рейсом МН17 по маршруту «Амстердам – Куала-Лумпур», исчезает с экрана радара диспетчера, ростовского зонального центра организации воздушного движения (скриншот ниже). «Свечение» от «российского НЛО» пока ещё присутствуют. Окончательно все его следы исчезнут с радара в 17:22:53.



Вопрос, который возникает в связи с этим: авиалайнер исчез с радара, потому что уже достиг земли или он перестал быть видимым потому, что опустился ниже зоны «видимости» гражданской РЛС, т.е. ниже высоты в 5000 метров?

Очевидно, что правильная причина исчезновения «Боинга» с радара указана во второй части вопроса – он опустился ниже высоты в 5000 метров. В самом деле, «Боинг» летит на высоте 10100 метров, со скоростью 906 км/ч. С момента взрыва, случившегося с достаточно высокой степенью вероятности, в 17:20:37 и до момента его исчезновения в 17:22:17 проходит всего 100 секунд! За эти короткие 100 секунд самолёт теряет практически всю горизонтальную скорость, меняет курс и исчезает. Его вертикальная скорость при этом естественно нарастает, но, к сожалению, на экране РЛС эти данные не отображаются.

Рассуждения о последствиях, к которым привёл взрыв, можно выстроить в следующем порядке: взрыв, который произошёл спереди выше и левее относительно «Боинга 777» рейса МН17, посредством ударной волны оказал существенное останавливающее воздействие на приближающийся самолёт, в большей степени на его левое крыло. Ударная волна, представляющая из себя смесь из воздуха и пороховых газов, достигнув левого крыла вызывает *помпаж* левого двигателя. Из-за этого левый двигатель моментально теряет тягу. Правый двигатель продолжает работать нормально. Он отработает на несколько секунд дольше, продолжая выдавать тягу в соответствии с выставленным полётным режимом. Разница в сопротивлении набегающему потоку (ударная волна + аэродинамические повреждения + *помпаж*) возникшая между левым и правым крыльями, приводит к возникновению разворачивающего момента. Центр вращения расположен с левой стороны лайнера, что и вызывает поворот самолёта налево. Поражающие элементы ракеты моментально убивают пилотов, управлявших самолётом, фатально повреждают органы управления лайнера, исключая возможность дальнейшего управляемого пилотирования. После исчезновения технического сигнала «режим двигателя» из кабины пилотов, выключается правый двигатель. Тяга правого двигателя быстро пропадает, исчезает разворачивающий момент, самолёт прекращает резко заворачивать налево и он «выравнивается». Ударная волна и поражающие элементы частично разрушают конструкцию планера. С большой долей вероятности можно утверждать, что часть элементов фюзеляжа или крыла были оторваны, возможно, сорваны двери багажных отсеков, при этом их содержимое выдувало из багажного отсека «Боинга» наружу, формируя за лайнером шлейф предметов быстро теряющих скорость. Часть этого шлейфа составляли и элементы конструкции лайнера. Поскольку всё это произошло практически моментально, то можно утверждать, что основное облако из крупных и мелких фрагментов авиалайнера и предметов багажа образовалось и сформировалось на высоте очень близкой к высоте полёта, т.е. высоте в 10 100 метров, скоростях 900-500 км/ч и за очень малое время.

Большая крейсерская скорость позволила авиалайнеру, даже при отсутствии тяги, продолжать практически горизонтальный полёт, пусть и в новом направлении. Высокая скорость обломков, малое расстояние между ними и лайнером на самом начальном этапе их самостоятельного «полёта» а так же недостаточно высокое угловое разрешение радиолокатора не позволили чётко отобразить этот факт на дисплее диспетчера ростовского зонального центра организации воздушного движения. Только после того, как «Боинг», двигаясь по инерции, за счёт своей большой массы, отделился от сильно «затормозивших» (по причине малой массы и худшей аэродинамики) обломков и разлетевшегося багажа, данный «шлейф» стал устойчиво наблюдаться на радаре. Именно облако сорванных с «Боинга» элементов фюзеляжа или вещей из багажа, падающих с относительно небольшой скоростью с большой высоты и принимается радаром и, соответственно, трактуется специалистами, как новая воздушная цель. Фантазия подсказывает им, что это тот самый Су-25. Нет, это всё что угодно, только никак не ещё один самолёт!

В самом деле, можно ли заставить свободно падать со скоростью превышающей 100км/ч плащ или куртку? Да никогда! Даже ровный металлический лист, с площадью в несколько квадратных метров, не будет падать строго вертикально вниз с постоянным приращением скорости за счёт

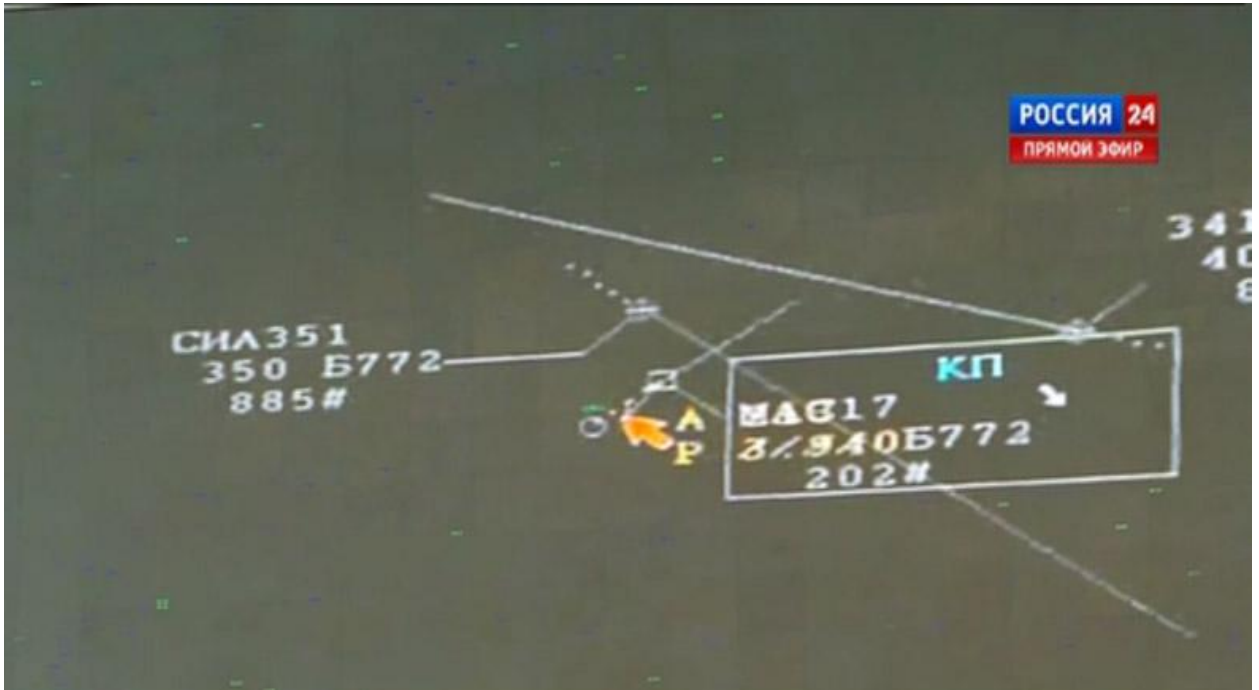
ускорения свободного падения в $9,8 \text{ м/с}^2$. Сопротивления воздуха пока ещё никто не отменял. Траектория листа будет столь замысловата, что рассчитать точное время и конечную точку падения вообще не представляется возможным.

Если вам это кажется невероятным или малопонятным, проведите простой эксперимент: поднимите как можно выше обычный лист бумаги формата А4 и отпустите его. Прodelайте это несколько раз. Даже этой высоты будет вполне достаточно, чтобы стало ясно насколько непредсказуем результат. Что уж говорить о высотах в несколько километров.

С высокой долей вероятности можно считать, что часть сорванной обшивки авиалайнера или вещей из багажа, ввиду их относительно малого веса и плохой аэродинамики, могли падать с большой высоты со скоростями не превышающими $20\text{-}25 \text{ м/с}$. При такой вертикальной скорости на снижение с высоты 10000 м до высоты 5000 м (нижней границы видимости для радара) потребуется порядка 4 минут.

Проверить это можно просто и быстро с помощью обычного калькулятора. Арифметика такая: $5000 \text{ м} / 20 \text{ м/с} = 250 \text{ с}$. $250 \text{ с} / 60 \text{ с} = 4,16 \text{ мин}$. Или 4 минуты 10 секунд. Реально? Более чем! А учитывая, что данные предметы видимы для радара – вот вам и новая, внезапно появившаяся воздушная цель. Поэтому утверждение о том, что вот «оно», барражирует, не следует воспринимать буквально. Во-первых, цель остаётся неподвижной, совершенно не обладает горизонтальной скоростью и не смещается ни в одну из сторон, во-вторых, по свидетельству случайных очевидцев, к оценкам которым тоже следует относиться профессионально, виденный ими самолёт улетел восвояси, и в-третьих, когда это преступник после совершения правонарушения оставался на месте совершённого преступления? Стандартная реакция в этих случаях – «делать ноги»! У лётчика украинской «сушки», сбей он гражданский борт, даже тени мысли бы не возникло ни о каком барражировании! Или кто-то считает иначе?

Кроме того, следует крайне критично воспринимать ту оценку ситуации, что была высказана случайными очевидцами происшествия, поскольку известные им события излагались по просьбе журналистов, а не следователей. Разница в интерпретации ответов и постановке вопросов между представителями этих двух профессий просто колоссальная. Если бы на месте интервьюируемых были военные лётчики-истребители или наводчики пушечно-пулемётных систем ПВО, которых специально обучают распознавать по силуэту вид, тип и принадлежность наблюдаемой визуальной цели – тут можно было бы напрячься и поверить услышанному, но гражданским... К тому же, никто не подтвердил что все эти очевидцы обладают отменным зрением и способны с расстояния в 10 км различить (не то что опознать) объект размером в 15 метров , даже при наличии за ним инверсионного следа! Кроме того, не следует игнорировать тот факт, что после резкого изменения своего маршрута, «Боинг 777» рейса МН17, потенциально пересекал трассу другого самолета, а именно «Боинга 747» рейса АЗ351, следующего по маршруту «Копенгаген – Сингапур», идущего на высоте 9600 м к той же точке Тамак. В конечном итоге может оказаться, что именно «Боинг 747» и был воспринят обычными людьми за военный самолёт, покидающий означенный участок неба. 70 метров «Боинга 747» это всё-таки не 15 метров Су-25, их значительно лучше видно с такого расстояния. Скриншот ниже. Небо в тот день было пасмурным и в разных частях донецкой области плотность и нижняя граница облачности были различны, а потому следует крайне щепетильно относиться к тому, кто и что в тот день увидел.



«Боинг 777» рейса МН17, после резкого левого разворота пересекает трассу «Боинга 747» рейса СА351.

Возвращаясь же снова к вопросу об исчезновении авиалайнера с диспетчерского радар и рассматривая его под несколько другим углом, следует заметить, что, по заверению военных, которые не имеют физического подтверждения (вернее, подтверждения которым предоставлено не было) «барражирующий Су-25» точно так же исчезает через 4 минуты. Исчезнуть он может либо, достигнув земли в точке «барражирования», либо уйдя ниже нижней границы видимости РЛС. Если допустить, что РЛС, к тому времени, уже «вышла» из дежурного режима и была способна просматривать небо до земли, то, видимая отметка на 200% не являлась самолётом, поскольку получается, что объект её давший, достиг поверхности земли визуальным незамеченным! Но подтверждений этому ни тогда, ни впоследствии, предоставлено не было. Никто не находил в том районе свежерухнувший Су-25 или подобное. Получается, что «Боинг», равно как и «ложный Су-25», просто опустились ниже предела видимости гражданской РЛС.

То, что новая отметка на радаре не является самолётом, не вызывает никаких сомнений, как не вызывает сомнений и то, что оставшиеся десятки секунд полёта «Боинга 777» рейса МН17 остались вне контроля со стороны диспетчерских служб по вполне объективным причинам. Украинские, а равно и российские военные, наблюдавшие в это время за приграничным участком неба посредством своих систем ПВО могли проследить за падением лайнера до самой земли, но столь наглядными данными, как запись с радара диспетчера ростовского зонального центра организации воздушного движения, они не обладают. Что касается чистого времени падения, то косвенно это время можно оценить, сравнив данные с радара диспетчера (момент исчезновения отметки) со временем записи момента столкновения самолёта с землёй, сделанной случайными очевидцами этой авиакатастрофы, при условии, что время в их средствах видеозаписи выставлено относительно точно. Надежда получить такие данные, сняв показания с бортовых регистраторов, к сожалению не оправдалась.

Уверены, что после воздушного взрыва, вызвавшего разворот авиалайнера практически на 90 градусов влево, его полётная конфигурация совершенно не была изменена, не считая полученных «антиаэродинамических» повреждений, и конечно, потери тяги на двигателях. Поэтому авиалайнер продолжил «горизонтальное» движение в новом направлении при сильно падающей скорости в полётной конфигурации, рассчитанной для полёта на большой высоте и высокой скорости. С падением горизонтальной скорости и сильным уменьшением подъёмной силы крыла, резко начала нарастать скорость вертикальная. Те последние данные по скорости (202км/ч), что фиксирует радар диспетчера ростовского зонального центра единой системы организации

воздушного движения перед исчезновением «Боинга», свидетельствуют о том, что относительно «горизонтальная» фаза полёта подошла к концу и он проходит точку сваливания в пикирование или штопор! И то и то для него губительно, поскольку перегрузки при этом возникающие, значительно превышают пределы прочности даже неповреждённого авиалайнера. На практике так и происходит, лайнер, под действием этих сил, продолжает разрушаться в воздухе. Об этом свидетельствуют как видеокадры с места крушения, на которых отчётливо видно, что на небольшом удалении от основной части лайнера упал и догорает его довольно крупный фрагмент, так и на фотографиях района крушения, сделанных со спутника. Просматривая видео, скриншоты с которого приведены ниже, обратите внимание, насколько медленно падают отдельные фрагменты и мусор, отделившиеся от самолёта ещё в воздухе, на этапе его разрушения практически у самой земли! Судя по дыму, погода стоит относительно безветренная, с момента удара о землю уже прошло какое-то время, но мусор всё ещё продолжает падать! При некоторой относительной плотности, он становится видим для радара. Мусор, а не что-либо другое, и даёт метку на радаре, которую военные вольно трактуют как Су-25. Именно его (мусора) малый вес и плохая аэродинамика вызывает резкое отставание от самолёта, частью которого он являлся в самом недалёком прошлом, а его медленное падение с большой высоты и порождает столь относительно долгую засветку на радаре!

Вывод: данные, полученные с радара ростовского зонального центра единой системы организации воздушного движения, не позволяют утверждать, что этим радаром вообще фиксировался полёт неопознанного борта над территорией Украины, в той её части, где пролегал маршрут «Боинга 777» рейса МН17! Это не означает, что военного самолёта там вовсе не было, это лишь означает, что именно этот радар этого факта не зафиксировал!



В месте падения «Боинга» рейса МН17 с неба всё ещё продолжается падение мусора и лёгких фрагментов.



И ещё кое-что. Выше, при описании вероятного сценария произошедшего, упоминалось о том, что поражение самолёта боевой частью ракеты произошло спереди, выше и левее. Такое заключение вытекает из характера повреждений, что имеются на найденном фрагменте левой части кабины пилотов. Это же подтверждают и факты, обнародованные в предварительном докладе из Голландии.

Если внимательно рассмотреть фотографию этого фрагмента кабины, то в глаза бросаются две видимые и явные детали. Первое, следы от малых тел, что попали в эту часть кабины пилотов имеют общие черты. Второе, все отверстия, что видны на этой части фюзеляжа ВХОДНЫЕ! Т.е., проникновение поражающих элементов происходило снаружи вовнутрь. Многие уверены, что это не так и классифицируют данные пробоины как выходные или смешанные, т.е. и входные и выходные. Это абсолютно ошибочная оценка. Ниже представлены несколько фотографий данного фрагмента кабины пилотов.







Да, при беглом осмотре оставшихся на обшивке лайнера следов или непонимании динамики процессов их породивших, действительно создаётся впечатление что это следы, которые оставили поражающие элементы двигавшиеся изнутри наружу. Это вроде бы подтверждается отсутствием внешней обшивки вблизи сквозных отверстий, площадью, значительно превышающей само отверстие, а также выгнутые наружу края внешнего листа металла. Тем не менее, утверждаем – это входные отверстия. Постараемся это просто и понятно объяснить. Прежде всего, это динамический след, соответственно его характер обусловлен влиянием нескольких взаимосвязанных процессов! Для начала давайте обратится к стандартному учебнику криминалистики. В разделе, посвященному оружию и следам, которое оно оставляет, можно найти ряд схем поясняющих какими будут следы от пуль попавших в различные препятствия. В частности такую:

Форма и характер краев входного отверстия, образованного пулей, летевшей под углом к преграде

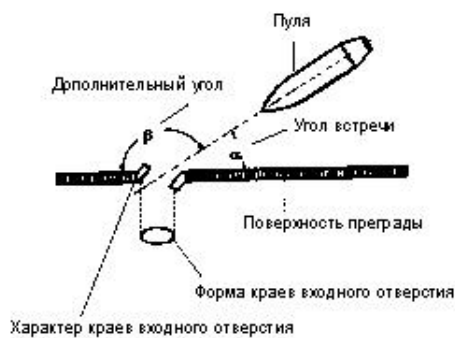
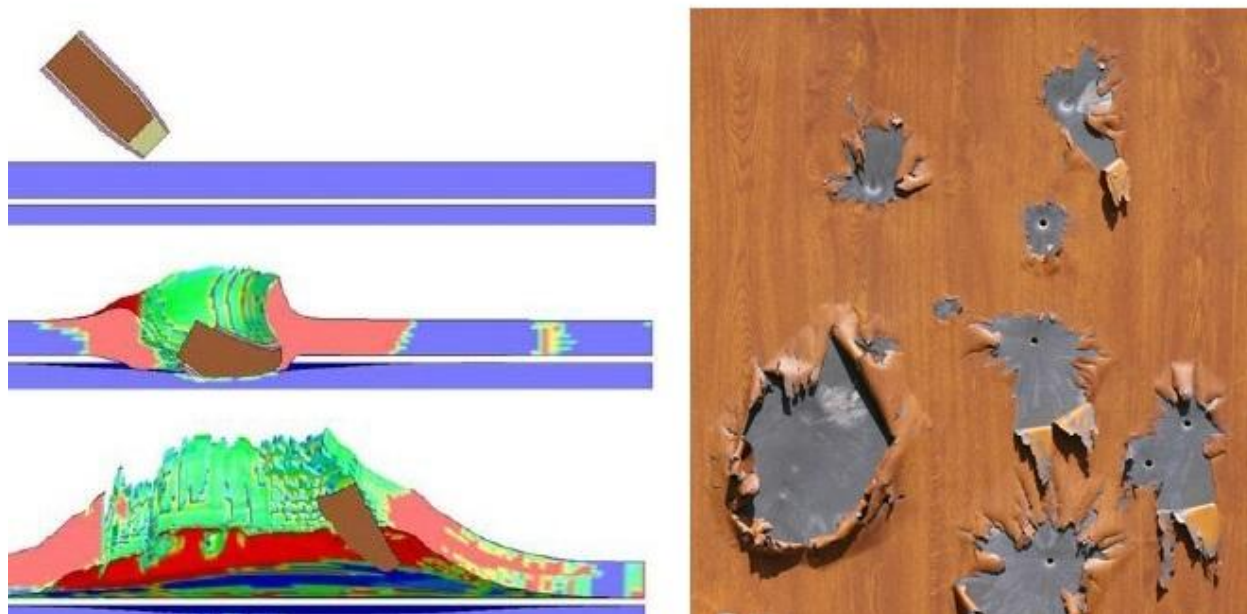


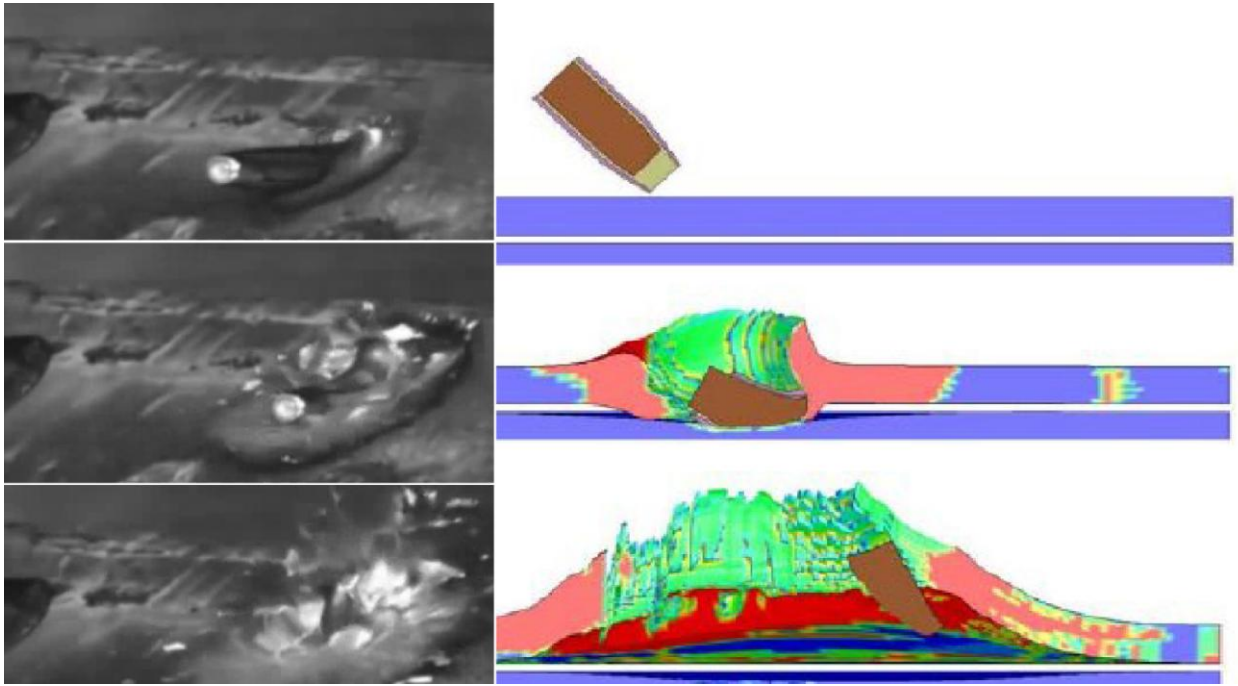
Рис. 14

Обратите внимание, что при вхождении пули в относительно толстую преграду под острым углом края входного отверстия получают разное направление загиба! Это классическая схема из учебника криминалистики и, в соответствии с ней, практически все входные отверстия от пуль, выпущенных под острым углом к препятствию, будут оставлять «вывернутый наружу» край. Но это лишь один из простых вариантов. При многослойной структуре картина получается более сложная. Ниже приведена «динамическая» схема проникновения пули через многослойную броню, в которой посредством цвета отображается распределение нагрузок. Рядом для наглядности мы поместили фотографию с результатами стрельбы «по слоёной» преграде.

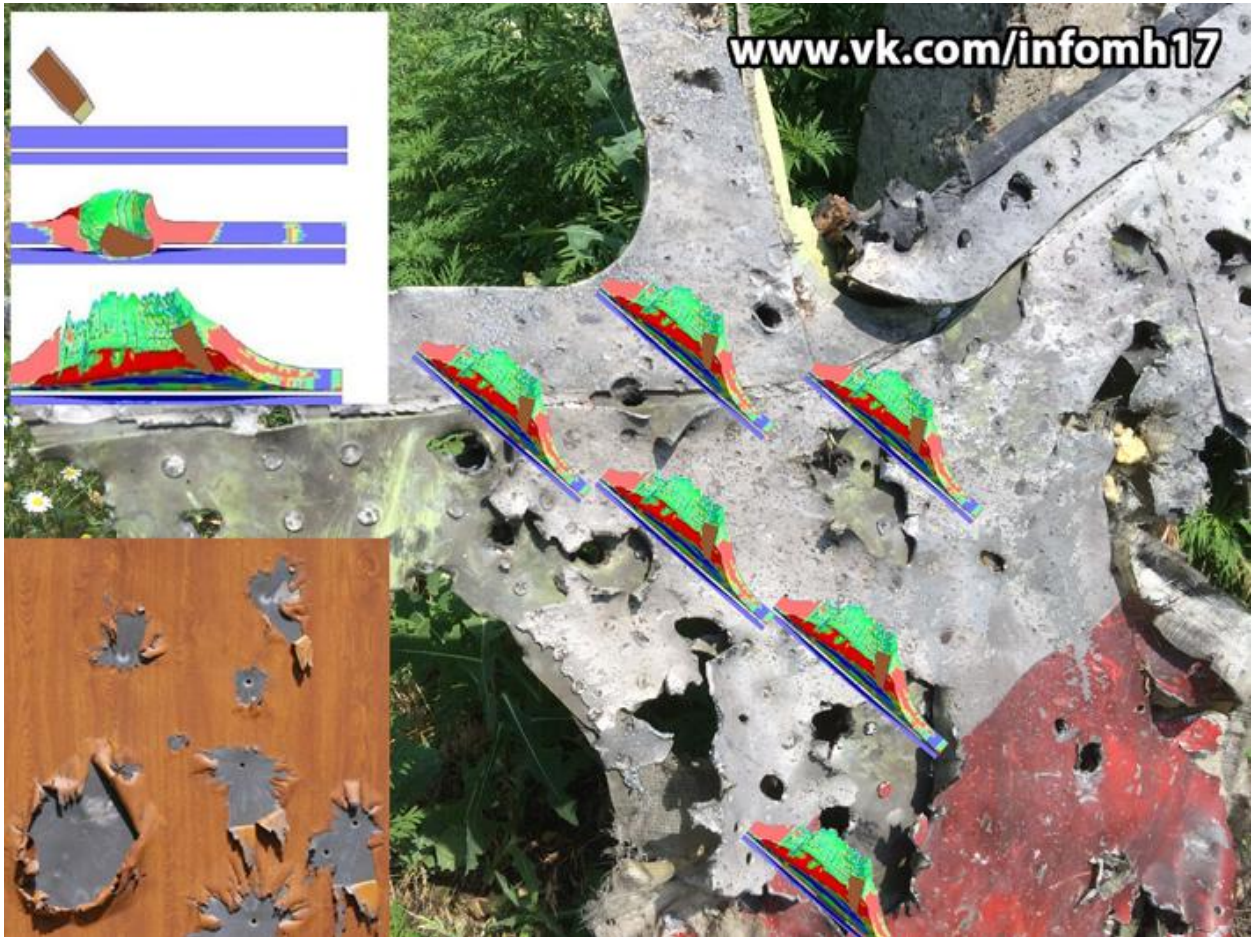


На схеме поэтапно показано, что пуля, проникая через верхний слой, не только разрушает пробиваемый металл, в который она входит, но и частично разрушается сама. Продолжая двигаться дальше, пуля стремится пробить следующий слой, но её энергии для этого уже не достаточно. Пуля, не пробившая нижний слой, скользит по нему дальше по ходу. Она «сместится» вперёд ровно настолько, насколько хватит её кинетической энергии. Осколки, отразившись от твёрдого нижнего слоя, «выплёскиваются» назад, выгибая наружу внешний слой. При этом зона разрушения распределена неравномерно: зона более сильного разрушения находится «по ходу» движения пули, менее сильного, «за ней». Если очень грубо, то она работает как рубанок, «снимая стружку» материала вперёд и наружу.

На фотографии справа от схемы вы видите металлическую дверь, обклеенную снаружи декоративной плёнкой. В эту дверь несколько раз выстрелили из разного типа оружия. Видны повреждения как со сквозными отверстиями, так и с глухими. Обратите внимание, что при относительно малом диаметре пули плёнка в местах попадания оторвана на непропорционально большой площади. Объясняется это тем, что внешняя мягкая оболочка пули, встречаясь с твёрдым препятствием, не может его преодолеть. Она отражается, «растекается» по поверхности преграды и частично «выплёскивается» назад и вбок, захватывая и разрушая наклеенную на металл плёнку. Твёрдый сердечник пули пробивает металл, а мягкая оболочка отражается от него. Ниже мы поместили эту же схему рядом с тремя кадрами высокоскоростной съёмки, наглядно демонстрирующих три фазы попадания пули в твёрдый металл под острым углом. Обратите внимание на то, как пуля «течёт» и «разбрызгивается» по направлению своего полёта. Данное видео есть в Интернете и его полезно посмотреть как с образовательной, так и с эстетической точки зрения.



А теперь давайте ещё раз рассмотрим одну из приведённых выше фотографий фрагмента кабины пилотов. Теперь на неё наложена схема с пулей. Схема ориентирована по направлению. Такое совмещение позволяет понять, как именно происходил процесс разрушения не только всей преграды, но и конкретно верхнего листа металла, который был первым на пути. Поражающие элементы, пробившие фюзеляж, разрушая метал и частично разрушаясь сами, породили сноп микроосколков. Основное тело поражающего элемента пробивало оба слоя металла насквозь. Микроосколки встретившись с нижним, более прочным слоем, отражались от него, взламывая тонкий верхний лист металла, разрушая его и выгибая наружу.



25

Понимая логику процесса прохождения пули через многослойную броню, и применяя её к данному куску фюзеляжа, можно выдвинуть следующее предположение: если верхний слой обшивки «зачищен» вправо и вниз от сквозных или глухих входных отверстий, то это, в свою очередь, с высокой степенью вероятности указывает на то, что поражающие элементы двигались по диагонали, сверху слева и далее вправо вниз.



Кроме этого, обратите внимание на участки обшивки, где нет сквозных отверстий и повреждён только верхний слой. Это является прямым подтверждением того, что взрыв, ставший источником поражающих элементов, произошёл снаружи авиалайнера, а пробить данный участок фюзеляжа насквозь не получилось или, ввиду малой энергии разлетающихся осколков (скорость \times масса), или ввиду очень острого угла входа, или по причине обоих этих факторов.



Глухие отверстия с внешней стороны кабины (сколы).

Также следует принять во внимание и однотипность части из имеющихся входных отверстий. Рискнем утверждать, что это вызвано не формой поражающих элементов (хотя и это тоже возможно), а именно их одинаковыми характеристиками направления и скорости. Именно тождественность вектора скорости большинства из малых тел, попавших в эту часть самолёта и вызывает столь идентичные пробоины фюзеляжа! Наличие же целого ряда совершенно одинаковых по «рисунку» пробоин подтверждает системность данного явления и с достаточно высокой долей вероятности опять же указывает на точку взрыва! На неё же указывает и хорошо заметная серая «штриховка», имеющая строго направленный рисунок. Источником её возникновения могли стать продукты горения взрывчатого вещества взорвавшейся боевой части ракеты. «Фото и схема ниже.



A. вектор движения осколков относительно самолета

B. вектор движения осколков сверху вниз

C. результирующая

Прямые синие линии указывают на направление «серой штриховки», что отчётливо видно на внешней стороне кабины пилотов. Наклонными синими овалами выделена часть из имеющихся однотипных входных отверстий.

Закончить обсуждение следов, что видны на данном фрагменте кабины пилотов хотелось бы на строго научном факте, хорошо известном криминалистам: капли жидкости упавшие с движущегося транспортного средства своими вытянутыми концами указывают на направление движения этого транспортного средства. Что это даёт? Поясним. На фото ниже приведён увеличенный фрагмент кабины пилотов. На нём хорошо видны однотипные темно-серые штриховые одиночные следы (отрезки разной длины), идущие в одном направлении. При этом верхний конец этих отрезков чёткий, яркий (темно-серого цвета) и контрастный, а противоположный – бледный, вытянутый, сходящий на нет. Мы на 100% уверены, что данные следы можно полностью отождествлять со следами, что оставляют капли в движении, а их характерный рисунок однозначно указывает на направление этого движения. Механизм образования этих следов был, вероятно, таким: на очень мелкие частицы металла (осколки рубашки боевой части или других деталей ракеты) после подрыва боевой части осели частицы копоти взрывчатого вещества. При соударении этих закопчённых частиц с корпусом авиалайнера копоть стряхивалась в точке соударения осколка с самолётом, на поверхность обшивки. Точка соударения самая яркая, так как в этом месте «сбрасывается» максимальное количество копоти. Чем дальше по ходу движения, тем меньше вещества попадает на поверхность. Поэтому след и выглядит как нисходящий: от высококонцентрированного до бледного, от точечного до остро-вытянутого. Копоть, а вернее сажа, основа чёрного цвета. Именно она и «нарисовала» эти штрихи в момент переноса частиц сажи с микросколка на обшивку фюзеляжа.



«Дождь» из копти, оставивший на внешней стороне кабины пилотов очень характерный рисунок.

То, что не все входные отверстия имеют одинаковый диаметр объясняется неоднородностью осколков, процесс образования которых при взрыве протекает весьма хаотично. Взрыв всегда был причиной хаоса и никогда порядка. Диаметр входных отверстий несомненно важный критерий, но не единственный. Другим не менее важным критерием является источник этих входных отверстий, его характеристики. Так вот у них у всех был только один источник происхождения, т.к., всех их на 100% объединяет характер попадания. Все входные отверстия имеют совершенно идентичный угол входа и идентичное направление, что при смешанном поражении (ракета «земля-воздух» + ракета «воздух-воздух» + авиационная пушка + пулемёт, в любой комбинации этих систем оружия) просто физически невозможно.

29

Поэтому рассматривая всё это в комплексе, констатируем: точка взрыва ракеты может быть идентифицирована с очень высокой точностью, а именно спереди, сверху и немного слева по курсу движения самолёта. И ни один из имеющихся фактов не указывает на иное!

В опубликованном Голландией «Предварительном докладе» приводятся данные, которые так же подтверждают, что взрыв произошёл сверху спереди. На 24 и 25 страницах доклада, приводятся фотографии с пояснениями, из которых следует, что на потолке кабины пилотов обнаружены входные отверстия от поражающих элементов, в полу кабины пилотов, в районе кресла левого пилота обнаружены выходные отверстия. Взрыв сбоку или снизу не смог бы стать причиной образования входных отверстий в потолке или выходных в полу. Наличие следов сажи на внешней стороне кабины пилотов оставившей отчётливый и характерный рисунок, даёт основание полагать, что взрыв боевой части ракеты произошёл в непосредственной близости от авиалайнера. Масса частиц, что испещрили данный фрагмент кабины, очень мала, они очень быстро теряют скорость и не способны далеко улететь от исходной точки. Совпадение направления сажевого рисунка с направлением следов от поражающих элементов однозначно указывает на общий источник обоих процессов. На близость взрыва так же указывает и след «обжарки» внешней обшивкой лайнера силовых элементов внутренней конструкции. Данный след явился результатом воздействия на поверхность обшивки ударной волны, распространяющейся слева.



30

Следы «обжатию». Синими овалами выделены выступающие рёбра жесткости внутреннего каркаса, светлые области между ними – поверхность, вдавленная взрывной волной.

Мы намеренно не будем рассматривать версию с расстрелом кабины пилотов из авиационной пушки, поскольку это физически невозможно. Сомневающиеся, могут попытаться это опровергнуть, попав несколько раз снежками в проезжающую на высокой скорости автомашину, причём в одну точку!

Предположение о том, что в указанную часть кабины пилотов попала ракета класса «воздух-воздух» так же не имеет подтверждения. Ракеты подобного типа обычно имеют инфракрасную головку самонаведения, соответственно «идут» на двигатель, как на источник такого излучения. Предположим, что использовался тип ракет, идущих на «корпус». Так вот, судя по фотографиям погибшего пилота (командира корабля или его помощника) его тело не получило серьёзных повреждений. Оно не было изуродовано взрывом, произошедшим внутри кабины или взрывом после срабатывания контактного взрывателя от соударения снаряда с поверхностью самолёта. Следует понимать, что исходя из известных условий, ракета «воздух-воздух», предположительно выпущенная «Сушкой», должна была идти на «Боинг» снизу («Су» летел ниже «Боинга»), соответственно, взорваться должна была под самолётом. В этом случае пробоины фюзеляжа имели бы совершенно другой рисунок и распределение. Подрыв ракеты над авиалайнером в большей степени указывает именно на ракету от ЗРК «Бук», поскольку, по-классике, «буковская» ракета поражает цель именно сверху. Фотографию погибшего пилота мы не прилагаем по этическим соображениям.

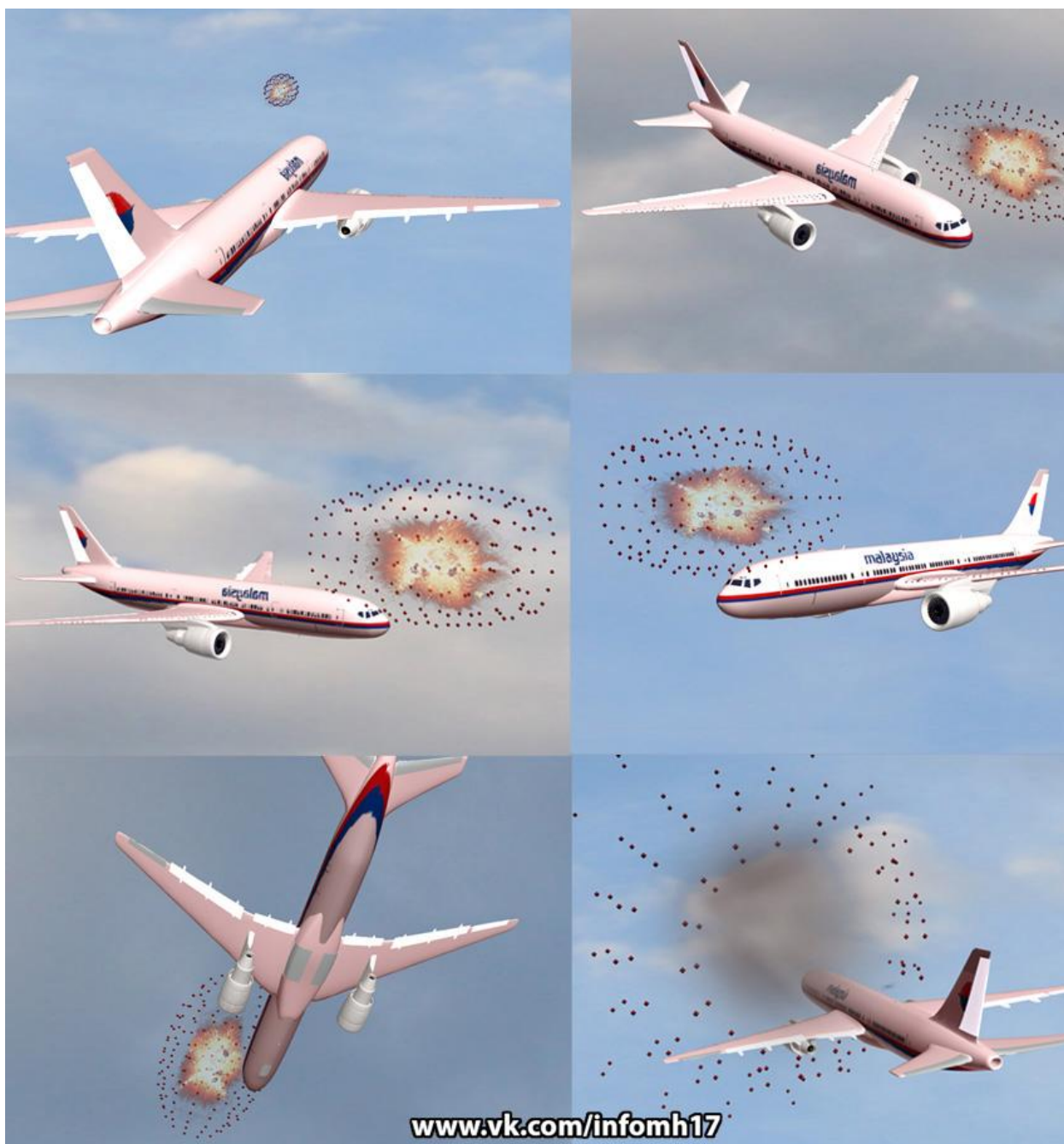
Форма данного фрагмента кабины пилотов, судя по характеру краёв металла всего периметра, в большей степени свидетельствует о том, что перед нами кусок оторванный от основной части кабины именно «по дырочкам», т.е., по отверстиям от поражающих элементов. Прямая аналогия – почтовые марки или перфорированная рулонная бумага. Только физическое исследование и

выкладка остальных (смежных) элементов кабины пилотов смогут подтвердить или опровергнуть данное предположение.



Ровный край металла свидетельствует о том, что данный фрагмент был оторван «по дырочкам» набегающим потоком воздуха.

Представить описанный процесс поражения авиалайнера ракетой достаточно сложно, но мы всё же попытаемся дать общее визуальное представление об этом посредством нескольких схем.



32

Теперь хотелось бы перейти к другому элементу самолёта, повреждения которого так же вызвали немало дебатов в экспертной среде. Речь пойдёт об оконечности левого крыла со сложной цепочкой следов, возникновение которых до сих пор приписывают снарядам из авиационной пушки военного самолёта, якобы обстрелявшего «Боинг» слева сзади. Мы приведём другую цепь рассуждений, позволяющую понять, что причиной и этого повреждения стали совершенно другие события. Фотография фрагмента левого крыла с частью повреждений приведена ниже.



Прежде всего, хотелось бы продемонстрировать это повреждение, но снятое с другого ракурса. (фото ниже) При выборе данной точки съёмки фотограф стоит практически прямо напротив вершины «разреза» поверхности левого крыла. Хорошо видно, что «прорезанная» часть строго прямолинейна, в отличие от следов, что тянутся дальше к его задней кромке. Задняя прерывистая линия следов (сквозных и глухих) имеет выраженное отклонение вправо (относительно смотрящего).

33





Важной характеристикой «резанного» следа являются расходящиеся «веером» от центра линии реза надрывы металла образующие отдельные металлические лоскуты с загнутыми вовнутрь крыла концами. Направление линий надрывов, а также направление загиба возникших лоскутов металла позволяют совершенно однозначно утверждать следующее: предмет, оставивший данный след обладал значительной энергией (массой и скоростью), двигался от передней кромки крыла к задней (справа налево), врезался в крыло сверху под достаточно острым углом. Фото ниже.



На снимке ниже хорошо видна первоначальная точка входа в поверхность крыла (верхний правый угол). Произведя измерения на месте, можно с высокой точностью вычислить начальный угол, под которым вызвавший эти разрушения предмет врезался в левое крыло.



Двигаясь справа налево (от передней кромки крыла к задней) и сверху вниз (под очень острым углом), попавший в крыло предмет не только смог порвать внешнюю обшивку крыла, но и сломал внутренние силовые элементы. Именно его движение сверху вниз и обусловило загиб порванных лоскутов металла вовнутрь крыла. Фото ниже.



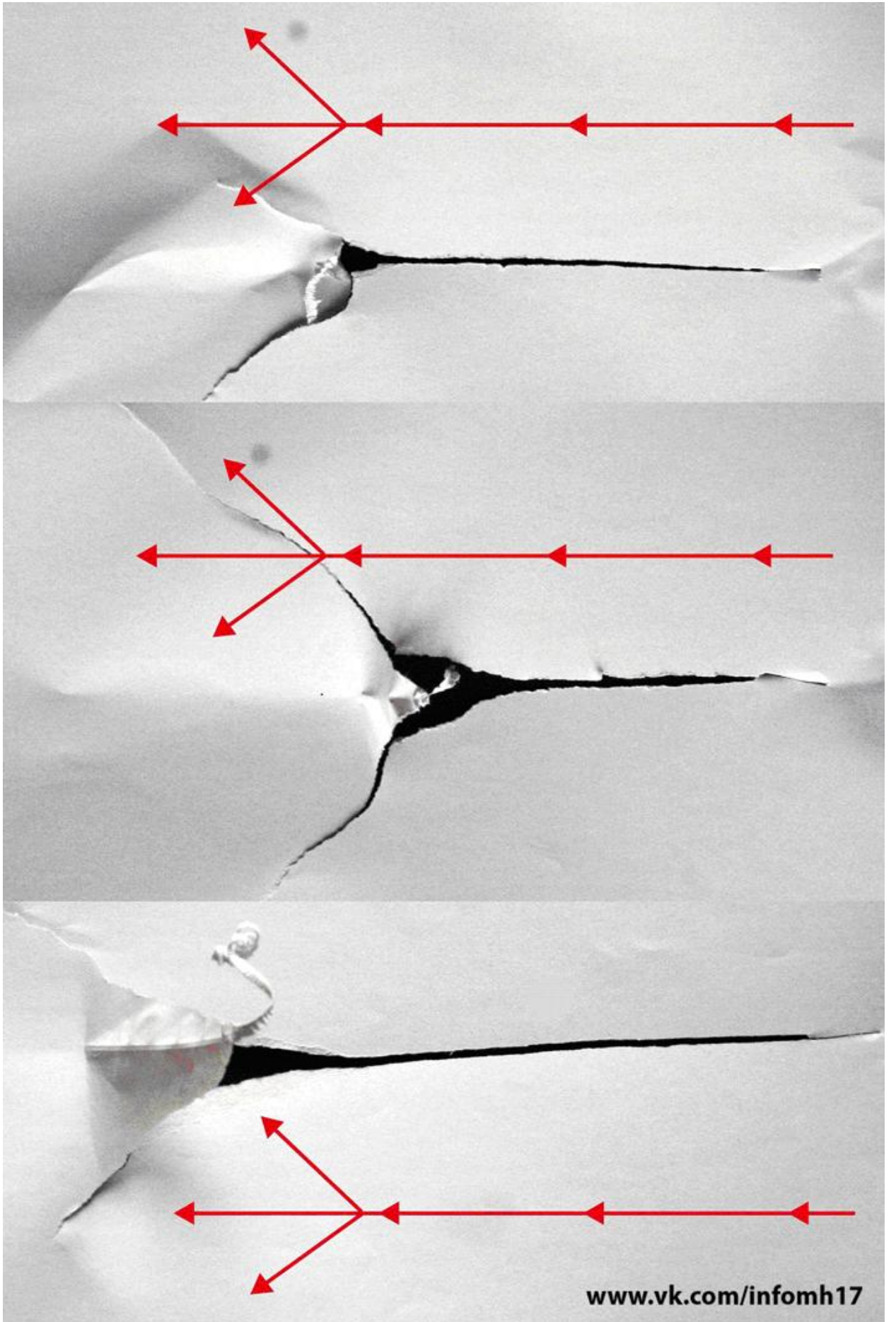
Поделав в крыле рваный разрез и потеряв при этом большую часть из своей энергии, прилетевший предмет не смог сломать очередной из силовых элементов крыла, соскользнул с него вверх, выскочил на поверхность крыла и, оставив на нём следы трения и соударения, сорвался с задней кромки крыла в воздух.





Для вас такая последовательность событий не выглядит убедительной? Что ж тогда пришло время для очередного эксперимента. Для этого нам понадобятся всё те же листы бумаги формата А4 и большой кухонный нож. Последовательность действий такая: берём лист бумаги за верхний край примерно посередине одной рукой, а нож другой; аккуратно прорезаем ножом лист в верхней части насквозь; вынимаем нож и повернув его лезвие в вертикальной плоскости на 180 градусов вставляем обратно в проделанный разрез, теперь тупая часть лезвия смотрит вниз, в сторону основной площади листа А4. Относительно быстрым движением «разрезаем» лист бумаги тупой стороной лезвия, двигая нож сверху вниз. Как вам результат? Нет сомнения, что он в значительной мере похож на тот, что запечатлён на фотографиях ниже. И ни при каких обстоятельствах вы не получите другой! Чем медленнее будете «резать», тем ближе к исходной точке начнётся «веерный разрыв», чем быстрее – тем дальше. Загиб образовавшейся треугольной области может быть как «на вас», так и «от вас». Это зависит от того, под каким углом к поверхности листа у вас расположен нож.

Итак: используя тупую часть лезвия мы, ввиду её большей площади и увеличенного сопротивления, получаем не столько разрез, сколько разрыв, аналогичный тому, что остался на крыле, поэтому расходящиеся в стороны рваные линии, образовавшиеся в результате «разрезания» его поверхности, совершенно однозначно указывают нам на направление «резания»!



А теперь давайте ещё раз посмотрим на рваные края разрезанной поверхности левого крыла, расположив рядом фотографию с результатом нашего эксперимента. Согласитесь, полученные нами данные совершенно бесспорно указывают на направление движения предмета, оставившего данный след.



40

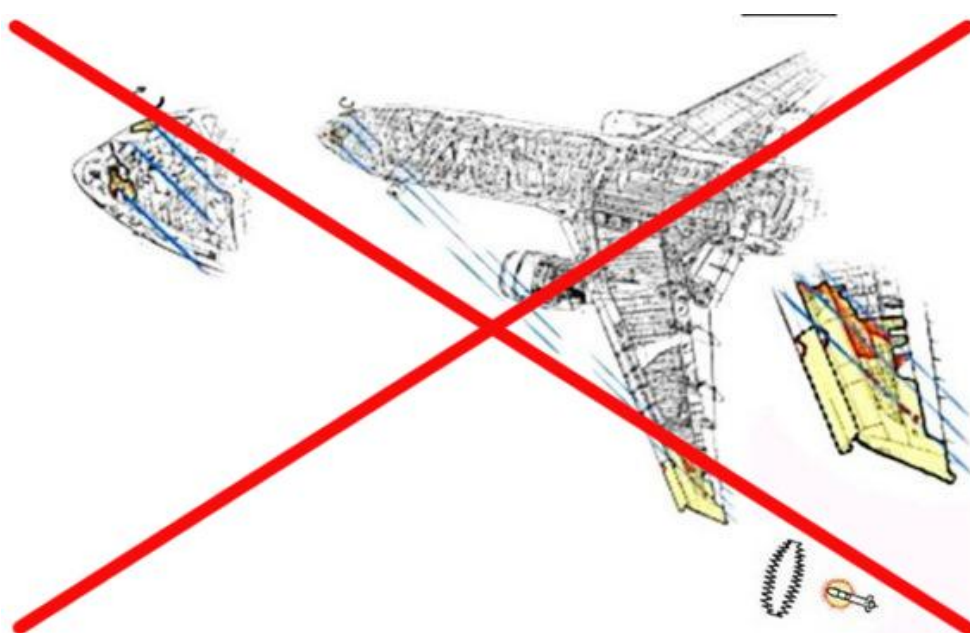
Понимая природу данного повреждения, составить достаточно точную схему поражения крыла попавшим в него неизвестным предметом становится не так уж и трудно. Для более детального описания взаимодействия левого крыла и предмета попавшего в него, потребуется углублённое исследование этих повреждений в лаборатории, идеальный вариант - найти сам предмет причинивший данные повреждения. Схема на фото ниже.

www.vk.com/infomh17

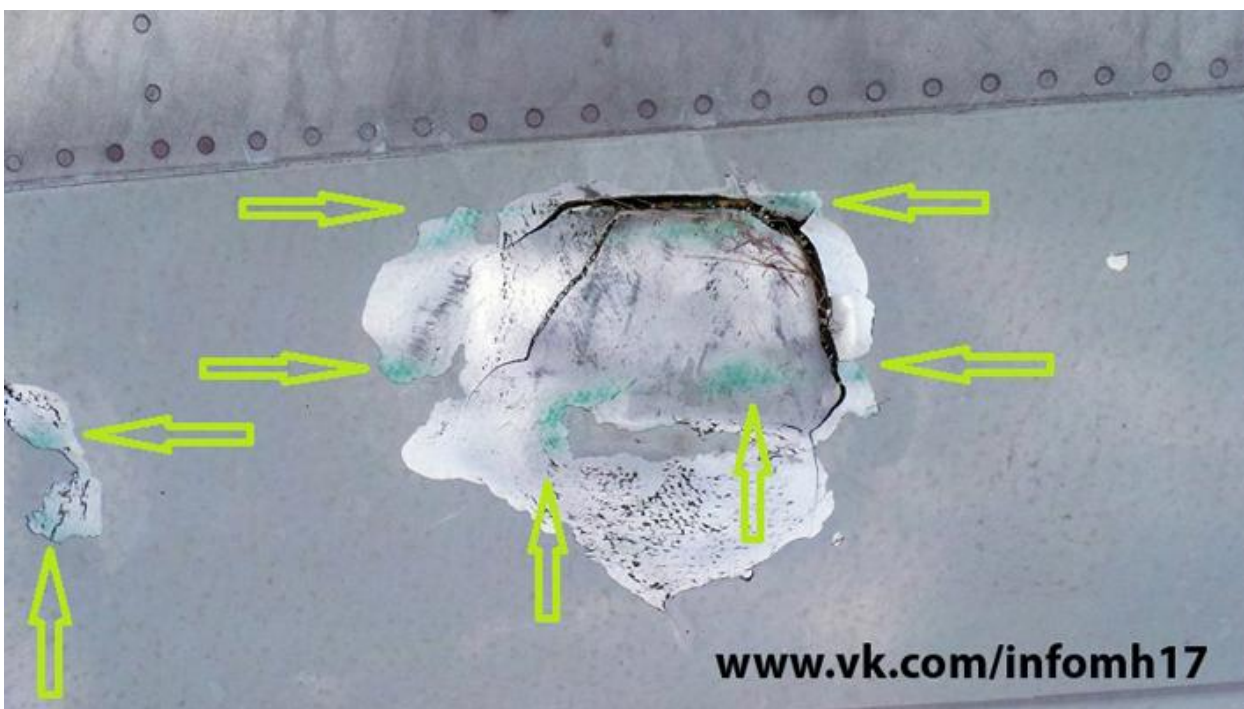


Хотелось бы акцентировать ваше внимание на этом моменте ещё раз и напомнить, что данный след это динамический след от взаимодействия крыла и предмета, который врезался в него спереди сверху, или же по-другому, самолёт своим левым крылом сам налетел на него. Но это никак не след от снарядов или ракеты, выпущенных в «Боинг» рейса МН17 из военного самолёта, по направлению сзади слева снизу, с последующим их попаданием в левую часть кабины пилотов! Все подобные предположения ложные!

41



Могла ли это быть часть от ракеты «земля – воздух»? Очень даже могла. Особенно в свете того, что на крыле остались следы зелёной краски (не грунтовки, которую тоже хорошо видно, а именно краски).



42

Стрелки указывают на следы зелёной краски в местах соударения крыла с неизвестными предметами (предметом).



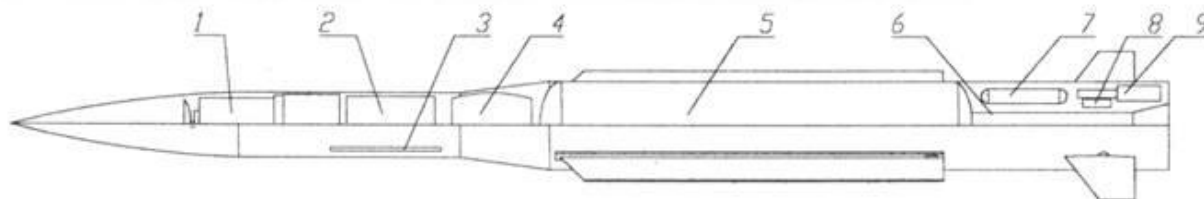
Надо понимать, что при подрыве боевой части ракеты взрывчатка, которую она содержит не способна полностью превратить весь её корпус в однородные осколки. Отдельные её части, включая двигатель (часть двигателя) с расположенными в его зоне стабилизаторами, «отлетают» назад и представляют из себя весьма крупные фрагменты сложной формы, способные оставить подобный след. Только химический анализ краски, что осталась на повреждённых участках, позволит понять, собственный или чужеродный предмет «окрасил» крыло «Боинга» в этих местах. Ракеты украинского комплекса «Бук-М1» имеют подозрительно схожий оттенок.

43



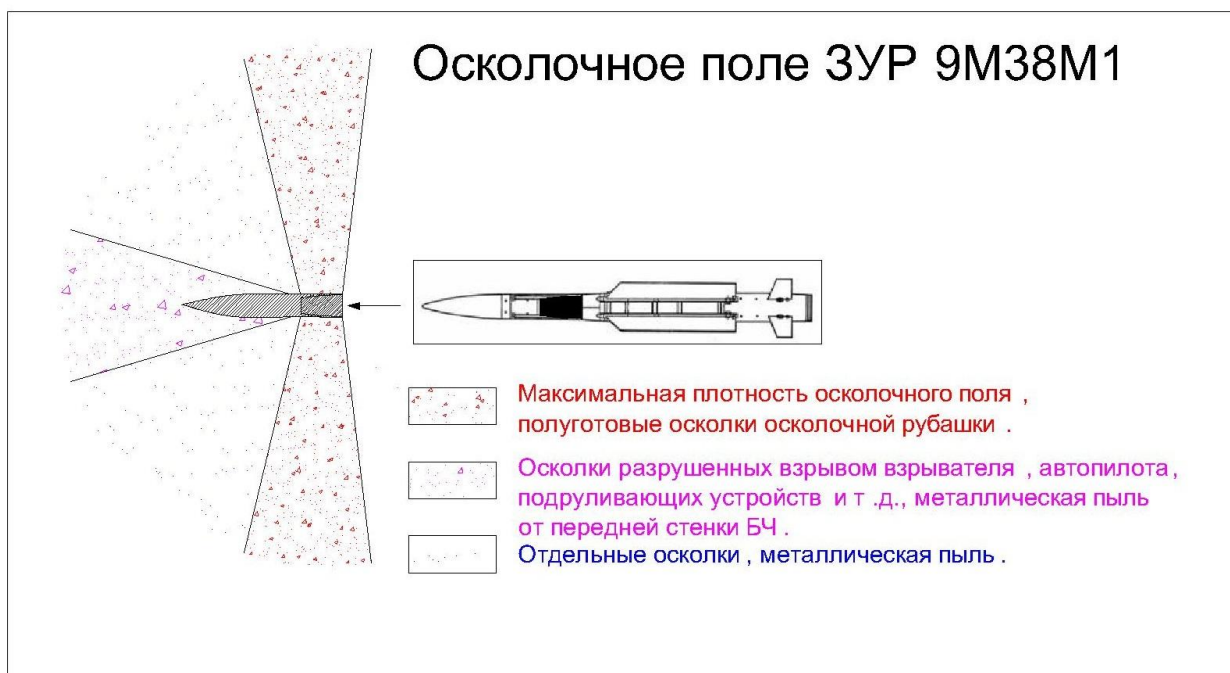
Разлёт осколков – вообще отдельная глава этой истории. Постараемся кратко и понятно объяснить этот процесс в целом.

Ниже приводится примерная схема компоновки ракеты ЗРК «Бук», где цифрой 4 обозначена её боевая часть. Ещё ниже представлена схема дающая представление о разлёте осколков и их структуре. Обе эти схемы взяты нами из публичной части интернета.



Компоновка ЗУР 9М38 ЗРК "Бук" (выполнена по разрезному макету, представленному на выставке "Мосаэрошоу-92")

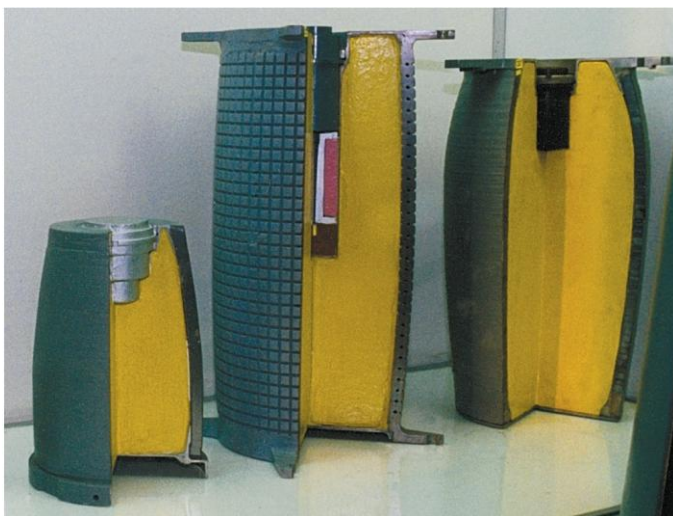
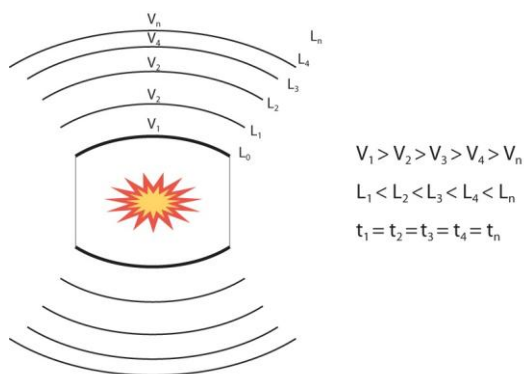
1 — ГСН; 2 — радиовзрыватель; 3 — антенна радиовзрывателя; 4 — боевая часть; 5 — твердотопливный двигатель; 6 — удлиненный газоход сопла; 7 — газогенератор; 8 — рулевая машинка; 9 — турбогенератор



Данная схема разлета осколков весьма правдоподобна, поскольку совершенно правильно информирует о том, что образованные осколки будут весьма неоднородны по своей структуре, по энергии и направлению разлёта. Но существенным недостатком схемы следует признать то, что в ней полностью проигнорирована задняя полусфера (сторона двигателя) а так же то, что статическое и динамическое состояние осколков показано одновременно. Из-за этого создаётся впечатление, будто боевая часть последовательно генерирует их некоторое время, чего по определению быть не может.

Пытаясь исправить положение, предлагаем рассмотреть ситуацию с разлётом осколков, видоизменив и упростив схему.

Нам требуется понять, как поведут себя отдельные фрагменты осколочной рубашки через определённые периоды времени и только лишь в одной плоскости. Ниже представлена упрощенная схема этого явления.



Боевая часть, форма которой для конкретной модели ракеты индивидуальна, принимается нами за «бочонок». Стенки этого «бочонка» и являются источником будущих осколков. Этот изначальный изогнутый уровень обозначим как уровень L_0 . После подрыва заряда боевой части давление газов разрушает внешние стенки, придавая осколкам высокое начальное ускорение. Осколки при этом будут обладать некоей начальной скоростью, обозначенной как V_1 . Через некоторое время t_1 практически все осколки будут находиться на удалении L_1 . Через время t_2 , которое по продолжительности принимаем равным времени t_1 , осколки будут находиться на удалении L_2 . При этом расстояние от L_0 до L_1 будет больше, чем расстояние от L_1 до L_2 . Связано это с тем, что воздействие пороховых газов на разлетающиеся осколки прекратилось и их первоначальная скорость стала уменьшаться, снизившись до скорости V_2 . Через промежуток времени t_3 , равный по продолжительности промежуткам времени t_1 и t_2 , осколки сместятся на удаление L_3 . Падение скорости продолжается и скорость V_3 будет меньше чем скорость V_2 , соответственно расстояние, которое пройдут осколки за это время будет ещё меньше, поэтому расстояние от L_1 до L_2 будет больше чем расстояние от L_2 до L_3 . И так далее. Т.е. за **равные** промежутки времени, осколки в своей основной массе, будут проходить **разное** расстояние. Каждый следующий отрезок дистанции будет меньше предыдущего. На величину пройденного расстояния влияет скорость, которая будет снижаться по мере удаления осколков от точки взрыва.

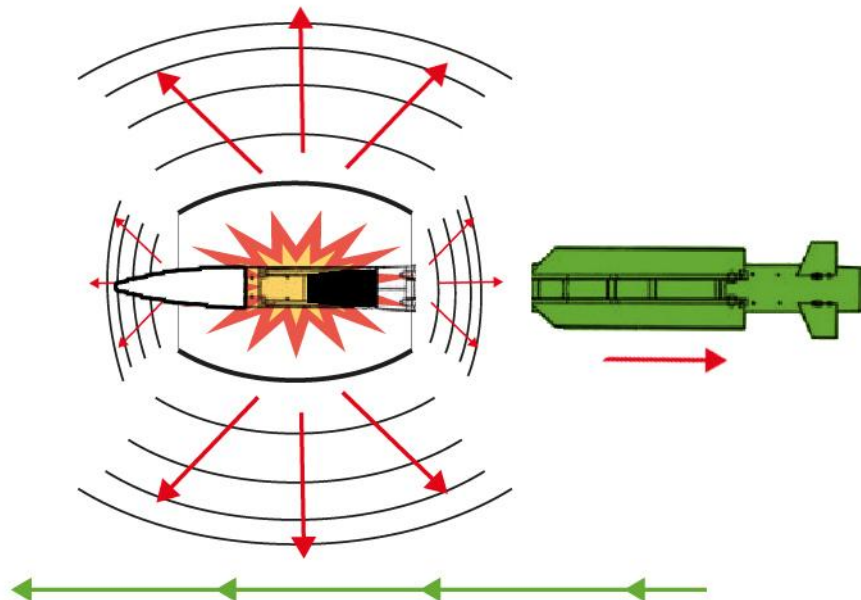
45

Но это у нас картина «в плоскости». При этом мы не рассматриваем поведение торцов «бочонка», от которых также расходит ударная волна.

А теперь давайте «разгоним бочонок» до скорости ракеты, как это собственно и происходит в жизни. При этом он будет обладать некоей векторной скоростью \vec{V} , которая сохранится и будет передана индивидуально каждому отдельному из осколков, ранее составлявших целую боевую часть. Будет ли это сложение скоростей или их вычитание, зависит оттого, какой именно вектор скорости получит каждый из элементов. Скорость будет складываться, если вектор скорости вновь образованного элемента совпадает по направлению с главным вектором \vec{V} , и отниматься, если направление вектора скорости будет противоположным. Немалую роль играет и угол разлёта осколков. Именно поэтому изобразить на плоском листе данный динамический процесс непросто. В качестве грубого бытового примера можно привести обычный зонт. Его сложенное состояние соответствует невзорвавшейся ракете. Момент открытия зонта – это момент взрыва ракеты. При этом раскрытие ткани зонта достаточно точно отображает разлёт пояса осколков. Т.е. проводя параллель с зонтом, можно ассоциировать его ткань с поясом осколков. Условно говоря их нет ни перед тканью, ни после неё. С реальными осколками всё точно также. Они есть только там, где они находятся в данный момент времени. Пространство перед ними ещё чистое, пространство за ними

уже чистое. Это конечно очень грубое сравнение и оно лишь отчасти описывает динамику реального взрыва. Ряд деталей опущен нами нарочно ввиду того, что с точки зрения глобального процесса, рассматриваемого здесь, изменение и влияние этих деталей не столь уж и существенно.

Теперь добавим к этому внешнюю оболочку, которая так же участвует в «общем деле», переднюю часть ракеты, вместе с размещённой там аппаратурой и оборудованием, а так же её двигатель.



Даже столь примитивная схема позволяет понять, что после взрыва заряда боевой части в осколки в основном превращается передняя часть ракеты. Причём эти осколки весьма неоднородны как по своей форме, так и по энергии, которую они несут. Даже осколочная рубашка боевой части не разделяется на отдельные элементы с математической точностью и геометрической подобностью! Именно неоднородность осколков, их форма, скорость, угол встречи с препятствием, а также площадь контакта при встрече и вызывает неоднородность входных отверстий. При этом задняя часть ракеты, т.е. отработавший двигатель, так же подвергнется разрушению, но ввиду того, что алгоритм поражения боевой частью у данной ракеты совершенно конкретный и в осколки превращается специально созданная для этого боевая часть особой формы, то двигатель (задняя часть ракеты), расположенный особняком, хоть и попадёт под действие взрыва, не будет столь мелко фрагментирован даже не смотря на значительную массу ВВ (взрывчатого вещества). Его крупные фрагменты «отброшенные» назад, вполне могут повредить «налетающий» на них лайнер.



Можно ли теоретически оценить первоначальный ущерб, причинённый взрывом, и соответственно, смоделировать развитие ситуации в дальнейшем? Можно, хоть и очень приблизительно. Прежде всего необходимо понимать динамику разлёта осколков (направление, их плотность и их энергию) и рассчитать, какими именно будут показатели давления во фронте ударной волны в разных точках пространства. А для этого, в свою очередь, требуется иметь точное представление о целом ряде данных – типе ракеты, её скорости вблизи авиалайнера, направлении и удалении ракеты от самолёта в момент подрыва и т.д. Если бы была известна точка запуска, то сразу бы стало ясно точное направление ракеты относительно самолёта, а опираясь на технические данные ракеты и дистанцию от места пуска, можно было бы рассчитать её приблизительную скорость в точке поражения. Продолжая рассматривать движение поражающего элемента ракеты после подрыва её боевой части как отдельную материальную точку (МТ), движущуюся сразу в нескольких системах координат (относительно земли, ракеты и самолёта) с целью расчёта её энергии, придётся иметь дело с разделом физики, изучающим сложное движение. При этом, каждая из МТ, если даже этот процесс рассматривать в крайне упрощённом виде, сгруппировав их все по четырём направлениям, будет иметь свою векторную скорость, полученную либо сложением векторных скоростей ракеты и взрыва, либо их вычитанием. А это, в свою очередь, позволит рассчитать горизонтальную скорость поражающих элементов относительно земли, т.е., была ли она положительная, и осколки продолжали двигаться дальше по ходу движения ракеты, нулевая или отрицательная, и, соответственно, рассчитать движение поражающих элементов относительно самолёта. Но скорость ракеты в точке поражения нам неизвестна. Можно ли что-то предпринять и провести расчёт «от противного»? Несомненно. Правда, для этого необходимо иметь целый ряд исходных данных, получение которых связано с рядом трудностей: прежде всего необходимо собрать и вывезти из района крушения всё что имеет отношение к разбившемуся самолёту, исследовать обломки после выкладки, и определится, какие именно его части имеют следы поражения, их характер и предполагаемый источник; получить от КБ, проектировавших

конкретные типы ракет, полные данные, которые бы позволили ясно понимать алгоритм захвата и наведения на цель, алгоритм инициирования команды на подрыв, данные, которые бы точно описывали скорости формирования, форму и плотность зоны поражения, включая результаты натуральных испытаний. Только имея все эти материалы, можно будет понять, в какой именно точке пространства относительно Боинга взорвалась ракета, как она летела, какая в тот момент у неё была скорость; соответственно, рассчитать мощность ударной волны и причинённые ей повреждения, вычислить удаление от места пуска. Но это сложная, долгая и кропотливая работа которую в уме или на пальцах сделать не получится.

А теперь хотелось бы отойти от сложных технических подробностей и переключить внимание на факты, оставшиеся на этом фоне малозаметными. Именно опираясь на эти факты, мы поставим точку в вопросе, вызвавшем наибольшие разногласия.

29 июля 2014 года, журналист телеканала CNN Барбара Старр сообщила о том, что украинские военные за последние 48 часов осуществили несколько пусков баллистических ракет по территории, контролируемой ополчением. Данную информацию впоследствии подтвердили в ЦРУ и НАТО. Это очень важная и крайне неприятная информация. Прежде всего, внимание привлекло то, что первоисточником информации стал CNN, т.е. США, а не информационные источники самого ополчения (или «управляющая» им Россия), против которого и были применены данные системы вооружения. Ещё более зловещую окраску эта информация приобрела после того, как 1-го августа 2014 Барак Обама позвонил Путину В.В. и в произошедшем телефонном разговоре «выразил озабоченность относительно выполнения Россией своих обязательств по Договору о ликвидации ракет средней и меньшей дальности (РСМД)». О чём, кстати говоря, имеется соответствующее информационное сообщение на сайте Госдепартамента США. Если не знать деталей всей истории, то такая постановка вопроса в текущей политической ситуации выглядит крайне нелепо. К чему Обама «выражать озабоченность», если это украинские военные стреляли? А вот к чему. Всё дело в том, что Обама звонил не первым. Первыми в Вашингтон звонили русские, и сделали это они сразу после того, как первая баллистическая ракета украинских вооружённых сил поднялась в небо. Не стесняясь в выражениях, они объяснили своим американским оппонентам, «с каким энтузиазмом только что наблюдали за взлётом неизвестной баллистической ракеты вблизи своей границы». Т.е., русские первыми «выразили озабоченность», и не только в отношении произошедшего, но и в отношении дееспособности всех тех, кто за этим стоит. Почему они это сделали? Обстоятельства были чрезвычайными. Надо понимать, что существует целый ряд международных договоров, подпись под которыми поставила в том числе и Украина, не говоря уже о России и США, согласно которым «пускать ракеты когда и куда вздумается» совершенно недопустимо. Взять хотя бы документ ООН А/57/724 «Международный кодекс поведения по предотвращению распространения баллистических ракет» от 2003 года, в котором в пункте iii записано следующее: **обмениваться уведомлениями о готовящихся пусках баллистических ракет и космических ракет-носителей и их летных испытаниях. Эти уведомления должны включать в себя данные о родовом типе баллистической ракеты или космической ракеты-носителя, стартовом окне в связи с уведомлением о планируемом пуске, месте пуска и азимуте пуска.** Улавливаете? О предстоящих событиях такого рода следует заранее всех поставить в известность! И не просто поставить, а совершенно точно указать, что, когда и куда будет запущено! А что вышло на деле? Украина, не поставив никого в известность, применила баллистический носитель, способный нести ядерный заряд! При этом, ладно Москву Киев не посчитал нужным уведомить заранее, так и в Вашингтоне люди были «ни сном ни духом». И вот сидит где-то у себя в бункере натовский дежурный офицер ПРО, и тут – бац, от русской границы в небо взмывает баллистическая ракета. Проблема в том, что этому офицеру НАТО, совершенно неизвестно, что это взлетает дружественная ему украинская ракета, и беспокоиться не о чем. Хватит ли мудрости и выдержки в этой ситуации у него и у всех тех, кому станет об этом известно? Поэтому первый звонок был из Москвы в Вашингтон. Русские первыми осознали «что произошло», потому и звонили с уточняющими вопросами, невзирая на время. Правда разговаривать там было не с кем. Вице-президент США, Джо Байден, давно сидит в Киеве на должности «смотрящего», даже семью свою перевёз, сотрудники Госдепа США – там же, аналитики ЦРУ вместе с Директором тоже пару этажей киевской недвижимости обживают. Многие американские конгрессмены предпочитают проводить

значительную долю времени в прогулках по киевским улицам и площадям. Вашингтон пуст. В нём остались только Обама да Псаки. Псаки звонить не стали, т.к. не были уверены, что она с телефоном сможет совладать, позвонили Обаме.

А что Обама? А Обама, выросший на мифах об «американской исключительности», никак не мог понять, какие могут быть претензии к нему, как к самому исключительному. И вместо того, чтобы разделить ответственность за произошедшее со своими подопечными из Киева, он по старой американской традиции решил переложить её на Путина В.В. и русских, которые, убрав в своё время ядерные ракеты из Украины, не забрали с собой и все прочие.

Кратко и ёмко произошедшее можно охарактеризовать так: Украина 2014 - года это современный вариант Карибского кризиса 1962, с тем же убийственным потенциалом.

Кстати, именно ущемленное самолюбие (испуг) главного из «исключительных», случившееся в этот период, и стало основной движущей силой, водрузившей Россию на второе место американской шкалы угроз, расположив её аккурат между лихорадкой Эбола и боевиками ИГИЛ.

Но вернёмся к пускам баллистических ракет украинскими военными. В связи с состоявшимися пусками возникает естественный вопрос: чем была мотивирована необходимость применять оружие подобного рода в гражданской войне в конкретный период времени? Если просмотреть сводки боевых действий за несколько дней до пусков, в дни пусков и после пусков, то ни вы, ни какой-либо военный эксперт не увидит необходимости в применении этих ракет или достигнутого в результате их применения эффекта. Но раз эти ракеты запускали, значит причина для этого всё же была. Да, она есть, но она лежит за границей логики действий украинской власти, ведущей боевые действия на востоке своей собственной территории со своим собственным народом. Более того, эта причина вообще не имеет отношения к идущей войне. Чтобы её увидеть, необходимо не только рассматривать отдельные фрагменты, но и видеть «картину в целом». Посмотрите на две фотографии, размещённые ниже. На верхнем снимке показан момент запуска ракеты ЗРК «Бук-М1», а на нижнем пуск баллистической ракеты «Точка-У». Если не придирается к деталям, а именно к тому, что ракета комплекса «Точка-У» почти в два раза тяжелее чем ракета ЗРК «Бук-М1» и угол её запуска ближе к 90 градусам, то в остальном, можно считать что визуально-акустические характеристики старта ракет обоих этих комплексов практически идентичны. Обе они используют твердотопливные ракетные двигатели, обе взлетают с жутким рёвом и грохотом, скорость их полёта практически одинакова. Отсюда вытекает одно очень важное наблюдение: дымный след работающего двигателя ракеты комплекса «Точка-У», ввиду её большей массы, «толще» и, соответственно, заметнее, чем след от ракеты ЗРК «Бук-М1», да и грохочет она посильнее. Вопрос: кто видел пуски баллистических ракет на Украине 27-29 июля 2014 года и где видеокadres этих пусков? Зачем понадобилось задавать этот вопрос? А чтоб пресечь все разговоры о том, что, мол, невозможно незаметно выстрелить в «Боинг» ракетой класса «земля-воздух» среди белого дня. Очень даже возможно! Именно «незаметные» пуски баллистических ракет, о которых первыми сообщили представители американских СМИ, гарантированно это подтверждают! Пуски никто не видел, и эти факты не зафиксированы «бытовыми средствами контроля»! Видеокadres с записью момента пуска или дымного следа оставленного стартовавшими ракетами 27, 28 или 29 июля вы не отыщите в Интернете.



50

Но это только одна сторона медали. А что же с другой стороны? А с другой стороны находится ответ на вопрос «зачем это было сделано». Ответ лежит на поверхности, в буквальном смысле этого слова. Старт ракеты ЗРК «Бук-М1» всегда оставляет на поверхности земли совершенно чёткий след. У него есть три характерные черты: эрозионная, термическая и химическая. Эрозионная – это выброс грунта мощной ударной струёй газов запустившегося двигателя. Термическая – газы очень горячие. Химическая – твёрдое ракетное топливо, представляющее из себя сложный химический коктейль, при сгорании «засоряет» место старта продуктами горения и

частицами исходного вещества. Всё это с большой лёгкостью при известном желании и некоторых возможностях позволяет выявить точку запуска!

Так вот, после того, как российское МО 21 июля 2014 года опубликовало имеющиеся в его распоряжении данные, кое-кто очень сильно занервничал. Этот «кое-кто» прекрасно зная о том, «кто, откуда и чем стрелял», в срочном порядке запросил свежие спутниковые снимки известного района. И что же он увидел («Oh fuck»)? Правильно – прекрасный отпечаток последствий ракетного старта от 17-го числа. Какая в связи с этим возникала идея? Правильно – замаскировать истинное место пуска идентичными «отпечатками», запустив подобные ракеты в ближайшей округе. Использовать аналогичные ракеты класса «земля-воздух» хохлы не могли – как бы это выглядело? Требовалось использовать ракеты другого класса, но с похожими характеристиками. Связь между этими событиями не должна была прослеживаться! Поэтому командование вооружённых сил Украины получило срочное указание вывести в определённые районы комплексы «Точка-У» и осуществить несколько запусков, всё равно в кого. Напомним, не прошло и недели с момента опубликования российских спутниковых данных, как полетели эти ракеты. И это решение принималось людьми «на месте», т.е. в Киеве. Вашингтон о готовящихся мероприятиях по заметанию следов «хорошие украинские парни» в известность решили не ставить. Именно так связаны между собой сбитый «Боинг», пуски баллистических ракет и звонок Обамы. Это звенья одной цепи, в которой сама катастрофа не является начальным или конечным звеном.



51

Остались ли ещё какие-нибудь необъяснённые странности, связанные с крушением? Несомненно, да. Мы к ним ещё вернёмся, а пока хотелось бы озвучить ещё пару суждений. Резкий левый поворот, причина которого обсуждалась выше, может быть следствием и других действующих факторов. Как вариант: резкому левому повороту «Боинга» могло способствовать и то, что при взрыве сверху слева, левое крыло под действием фронта ударной волны резко опускается вниз, а правое, ввиду отсутствия равнозначного давления, поднимается вверх, аналогично тому, как это происходит при штатном повороте. Давление на задние стабилизаторы передаётся на хвостовую часть. Хвостовую часть самолёта забрасывает вправо, что и вызывает его столь резкий левый манёвр. *Помпаж* левого двигателя довершает дело.

Существует ещё и «человеческий фактор», который в данном случае мог также сыграть роль. Пилоты – живые люди, а живые люди совершенно стандартно реагируют на типовые раздражители. Попадание поражающих элементов в пилота с левой стороны, вызывает резкую боль в этой области тела. В результате этого пилот (оба пилота) мог рефлекторно и неосознанно (от боли) отклонить штурвал резко влево (в сторону источника боли) вызвав тем самым левый поворот авиалайнера, правда, произойти это могло только в том случае, если в этот момент пилотирование осуществлялось в ручном режиме, органы управления не пострадали и успели транслировать полученную команду исполнительным механизмам.

Данный сценарий не следует сбрасывать со счетов хотя бы потому, что в тот момент пилоты выполняли манёвр «уклонения», следуя требованиям украинского диспетчера, соответственно, могли вести лайнер вручную.

Если «человеческая» составляющая в процессе с отклонением штурвала от боли вызывает у вас смущение, вы можете попытаться её опровергнуть. Возьмите обычную шариковую ручку и не

сильно ткните в бок кого-нибудь из ваших знакомых. Удивит вас это или нет, но все ониотреагируют примерно одинаково – будут наклоняться в сторону источника боли. Для большего соответствия вы можете попросить их держать руками воображаемый руль.

И ещё. Часть экспертов, рассматривавших фотографии двигателей, высказали предположение, что загнутые вовнутрь лопатки компрессора могут свидетельствовать о том, что в двигатель сзади попала ракета с тепловой головкой наведения. Судя по крылу, на котором нет следов такого взрыва, это вряд ли. Напоминаем об альтернативе - *помпаж* двигателя вызывает аналогичные разрушения.

О том, что самолёт не развалился на куски в точке попадания ракеты и ещё какое-то время продолжал полёт более-менее целым, кроме заявления очевидцев, компактности разброса крупных обломков свидетельствует и то, что один из погибших пассажиров был найден с одетой на лицо кислородной маской. Вероятнее всего он был не единственным, кто успел её надеть, но даже этот единичный факт – значительная удача для следственной комиссии. Он прямо указывает на то, что у пассажиров малайзийского «Боинга» было время для осознанных действий. Осознанно действовать они могли только в первый момент, в момент, когда самолёт был ещё более-менее цел. Почему не найдено других подтверждений? Тут всё просто. Во-первых, кислородная маска предназначена для обеспечения дыхания обогащённой кислородом дыхательной смесью в случае разгерметизации самолёта или задымлении салона, а потому её главная функция обеспечить более-менее нормальное прилегание к лицу человека и способствовать попаданию дыхательной смеси через нос или рот в лёгкие. Предполагается, что пассажир или будет придерживать её рукой у лица, или таковое прилегание будет обеспечено при надевании маски на голову пассажира прикреплённой к маске резиновой лентой. Во-вторых, это маска гражданская, а не маска пилота истребителя испытывающего в процессе полёта огромные перегрузки. Это универсальная маска и её конструкция не предусматривает сколько-нибудь надёжную фиксацию маски на лице человека. Изначально, при создании маски, не предполагалось, что данная маска должна соответствовать неким завышенным требованиям по герметичности, надёжности и жесткости фиксации на лице, поскольку это обычная маска для обычного пассажирского лайнера, полёт которого по своей комфортности зачастую превосходит поездку на автобусе. Пассажиры же рейса МН17, равно как и сам авиалайнер, испытывали колоссальные перегрузки на протяжении достаточно длительного времени, поэтому удивляться тому, что на них небыли надеты кислородные маски совершенно не приходится. Скорее всего, маски просто сорвало с лиц тех, кто всё же успел их надеть. Маски относятся к аварийным средствам спасения и не являются предметом, обязательным к использованию всеми пассажирами в каждом полёте.

Более того, понимая ситуацию, в которой пассажирам предстояло действовать, можно с высокой степенью уверенности утверждать, что число пассажиров, надевших маски, было критически малым. Причина этого бездействия хорошо известна психологам. И название этой причины – *запредельное торможение*. Попробуйте представить себе, в какую ситуацию внезапно попали пассажиры «Боинга 777» рейса МН17? Жизнь катастрофически изменилась за долю секунды. Только что она была совершенно обыденной: кто-то спал, кто-то смотрел телевизор, кто-то читал, кто-то играл с ребёнком и было тепло, спокойно и относительно тихо. А теперь? Если очень грубо – все просто оцепенели от ужаса и совершенно были неспособны к осмысленным действиям. И какая другая реакция могла быть, если рядом с вами совершенно внезапно происходит мощнейший взрыв, последствия которого проявились не только в виде ужасного грохота, они и видимы, и ощутимы? И весь этот комплекс действующих факторов настолько страшен, что парализует волю. Но не на всех случившееся оказывает одинаковое воздействие. Справедливо утверждение: чем дальше человек находится от источника сверхмощного раздражителя, тем его воздействие слабее, и тем выше шанс не впасть в состояние *запредельного торможения*. Поэтому не будет ничего удивительного, если окажется, что посадочное место пассажира, тело которого нашли с надетой кислородной маской, было ближе к хвосту авиалайнера. Задние пассажиры находятся дальше от точки взрыва, что несколько уменьшает его эффект, кроме того, они отгорожены от страшной визуальной картины разрушений расположенными внутри салона перегородками. Опять же, надо помнить, что способность человека противостоять сильным стрессовым нагрузкам строго индивидуальна. Именно индивидуальная особенность каждого из

людей, при прочих равных условиях и является тем ключевым фактором, определяющим, как сильно или насколько долго человек будет погружен в состояние *запредельного торможения*.

И ещё на одном моменте, обсуждаемом многими, хотелось бы остановить внимание. Тех, кто видел фотографии сразу же после крушения, очень удивил факт отсутствия крови на теле погибшего пилота и на внутренних обломках пилотской кабины. Объясняется это просто. После падения крупных фрагментов лайнера на землю в местах падения возникли пожары, ликвидировать которые прибыли пожарные расчёты из ближайшей пожарной части. Места падения, соответственно, были очень интенсивно пролиты водой. И второй момент: после взрыва ракеты и попадания поражающих элементов в кабину пилотов, кабина, как минимум, полностью лишилась остекления. Атмосферное давление моментально упало с нормального до разряженного, температура с нормальной до -50 по Цельсию, самолёт начал терять высоту и прошёл через достаточно плотную облачность. Облачность, если помните, это холодный водяной пар. Так вот тела пилотов, которые находились в повреждённой кабине, были обработаны этим холодным паром, да ещё и с очень высокой скоростью истечения, т.е. с той скоростью, на которой самолёт проходил сквозь тучи. Именно наличие естественного «парогенератора», обработавшего кабину пилотов ещё до падения лайнера на землю отчасти и объясняет данный факт.

А теперь мы попробуем сжато изложить всю вышеизложенную информацию, выстроив её в цепь последовательных событий. Американские разведчики, работающие непосредственно в Киеве, разработали операцию по дискредитации России с использованием украинской армии и украинских ВВС. Осуществление данной операции позволяло втянуть Запад в противостояние с Россией, оправдать неэффективность и чрезмерность применения военной силы Киевом, настроить мировое общественное мнение против России, его руководства, и т.д. и т.п. Для реализации данного плана, аналитики ЦРУ, действуя через военное командование Украины, использовали имеющиеся у Украины ЗРК «Бук-М1» и военную авиацию. Дивизионы ЗРК «Бук-М1» выдвинули и развернули для боевого применения в районе боевых действий на юго-востоке Украины. «Боинг» малайзийских авиалиний рейса МН-17, который совершал 17 июля 2014 года свой регулярный рейс был сбит в зоне действия указанных украинских систем ЗРК «Бук-М1» даже несмотря на действия, предпринятые украинской стороной и призванные избежать это. Украинский диспетчер, в чьей зоне ответственности и произошла эта катастрофа, после допроса в СБУ, вынужден скрываться ото всех. Изъяты и исчезли все записи переговоров диспетчеров с другими экипажами и другими диспетчерами, записанные в тот день аппаратурой диспетчерского пункта. Так же ничего не известно и о судьбе командира батареи с экипажем расчёта ЗРК «Бук-М1» 156-го зенитного ракетного полка, вывезенного на допрос туда же (в СБУ). Украинская сторона до сих пор не предъявила ни одного документа, подтверждающего её алиби. Нет данных по воздушной обстановке, по расстановке и действиям расчётов ЗРК «Бук-М1», данных по учёту ракет, данных по действиям военной авиации Украины и переговорам военных диспетчеров и военных пилотов. Не были представлены документы и от США, заявляющей о невинности Украины. Украинская сторона не оказывала никакого содействия работе международных авиационных экспертов прибывших для проведения следственных действий. После падения «Боинга», район падения стал подвергаться регулярным массированным обстрелам со стороны ВС Украины. Менее чем через неделю после обнародования имеющихся у российской стороны данных, вблизи от места вероятного пуска ракеты «земля-воздух», сбившей «Боинг» рейса МН-17, были произведены несколько пусков баллистических ракет «Точка-У». Публикация первичных результатов работы комиссии из Голландии была чрезвычайно затянута, учитывая тот незначительный объём данных, что были в нём приведены. Все обвинения против России или ополчения ДНР, которые выдвигает Украина, США и Европа, не имеют реальных доказательств и строятся на «слепой вере», которая, как известно, в доказательствах не нуждается.

Чтобы исключить подозрения в предвзятости, давайте пофантазируем и рассмотрим эту же ситуацию с другой стороны. Предположим противное и представим, что малайзийский «Боинг» сбил российский расчёт из российской установки, нелегально переброшенной на территорию Украины и затем обратно, или что «Боинг» сбил российский расчёт из захваченной ополчением у украинской армии украинской установки, или самим ополчением из этой же захваченной у украинской армии установки ЗРК «Бук-М1». Можете выбрать вариант который милее всего

вашему сердцу. Представили? Тогда вопрос: они все поголовно идиоты? Как им после содеянного удалось разыскать совершенно целыми и невредимыми оба бортовых самописца? Как, учитывая условия «от противного», первый самописец смог избежать «приземления» на противотанковую мину, а второй самописец, «увернуться» от гусениц тяжёлой гаубицы? Как Москва, сбившая «Боинг», могла позволить контролируемому ей ополчению, найти и передать совершенно целыми приборы регистрации полётной информации, на которых с очень высокой степенью вероятности будут находиться данные это подтверждающие? Неужели в этом случае она не смогла бы повлиять на «подконтрольных ей» людей? Как сами ополченцы, предположительно сбившие «Боинг», смогли догадаться, что передача найденных и целых бортовых регистраторов в руки международных (не киевских) экспертов для них не приговор? А? Поэтому вся эта истерика по поводу виновности России или ополчения, что до сих пор не утихает со стороны СБУ, ЦРУ, БНД, Госдепа США, Канады, Австралии и целого ряда европейских политиков – чистой воды ложь! Большая ложь и преступная ложь. Всех их можно считать соучастниками преступления, поскольку они делают всё от них зависящее для сокрытия правды. Правда же проста и тривиальна: американцы провалили операцию по дискредитации России, главным исполнителем в которой были назначены украинские вооружённые силы. Произошло это из-за их слабой подготовки и недостаточной компетенции, а равно и по причине множественности одновременно действующих факторов. Именно по этой причине данное чисто «внутриукраинское» мероприятие критически видоизменилось и превратилось в международную трагедию. «Организаторов» это нисколько не смутило и они всё равно использовали сложившуюся ситуацию для принуждения Европы к сотрудничеству. Если кто-то продолжает считать, что данный рейс был сбит намеренно, именно для того чтобы втянуть Европу в антироссийскую блокаду или даже войну, то повторимся – рядом летел другой борт, а именно датский «Боинг» рейса CA351, который для этих целей подходил гораздо лучше. Но он благополучно долетел. Тогда получается, что его не стали сбивать потому, что он летел из Дании, соответственно, с датскими гражданами на борту, а в тот момент именно гражданин Дании был Генсеком НАТО. Генсека решили не расстраивать или он просто был в курсе и попросил, должность позволяла, сбить кого-нибудь другого?

54

Не забывайте, что только с согласия и по решению военно-политического руководства Украины могли быть выдвинуты и развернуты у границ тех областей, с населением которых на протяжении уже нескольких месяцев ведётся полномасштабная война, специализированные ЗРК «Бук-М1». Ключевое здесь именно определение – специализированные. Данные военные системы не предназначены для уничтожения танков или живой силы противника, они созданы исключительно для уничтожения воздушных целей! Т.е. украинская армия целенаправленно готовилась сбивать самолёты в указанном районе! Местное население, с которым воюет преступная киевская власть, не только не имеет своих военно-воздушных сил, не только не имеет ни единого самолёта, у них нет даже взлётно-посадочной полосы (аэродрома) с которого эти несуществующие самолёты могли бы взлетать. Аэропорт в Донецке с самого начала контролируется украинскими военными. Аэропорт в Луганске – полностью разбомблен. Тогда против каких воздушных целей руководство Украины готовилось использовать ЗРК «Бук-М1»? Только против тех целей, что назначит само. Только у украинских военных имелась возможность сбить самолёт на такой высоте! Больше такой возможностью никто не обладал!

Даём вам гарантию в 1000%, что никто и никогда не смог бы отыскать целыми и исправными «чёрные ящики» с разбившегося авиалайнера, упавшие обломки на территории контролируемой вооружёнными силами Украины!

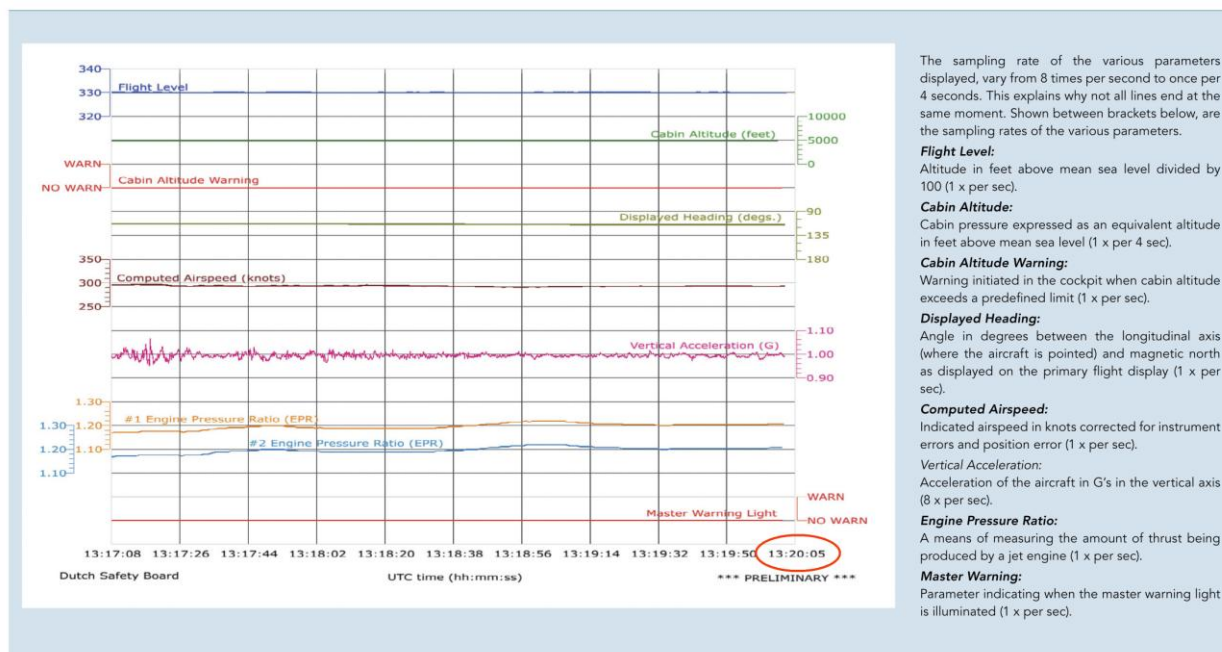
Многие сейчас впали в глубокую амнезию, поэтому хотелось бы им напомнить, что за полчаса до крушения самолёта СНБО Украины «вбросил» в СМИ информацию о наличии ПВО у ополченцев. «Есть информация, что на территорию Украины попали установки, которые могут сбивать самолёты на большой высоте. Среди них была и установка "Бук"», — заявил представитель СНБО Украины Андрей Лысенко. Его слова тогда были процитированы во многих украинских онлайн-изданиях. Т.е. Лысенко, который является сейчас спикером информационно-аналитического центра СНБО, сообщил информацию, известную членам СНБО. Кто возглавляет СНБО Украины?

Президент Украины. Список остальных посвященных, входящих в СНБО Украины, можно без труда отыскать в Интернете.

Именно обилие лжи, умалчивание или искажение фактов и побудило нас опубликовать данный материал. Он был написан ещё до выхода предварительного доклада, материалы которого ему совершенно не противоречат. Мы не занимаем безоговорочно позицию чьей-то одной стороны. Наша цель – объективность. Поэтому мы категорически не согласны с частью аргументов озвученных российской стороной на брифинге 21 июля 2014 года. Но российскую сторону можно понять – ей, так же, как и ополченцам, скрывать было нечего, а потому она и поспешила опубликовать имеющиеся в её распоряжении данные без должного и углублённого анализа. Голландская комиссия работала над своим докладом значительное время, а «странностей» там ничуть не меньше. Русские, предъявившие реальные данные и документы, сделали это прямо «с колёс», практически не погружаясь в детали. Голландский доклад, на подготовку которого ушло почти 2 месяца, в большей степени воспринимается всеми как эпистолярный труд, который, не освещая ключевые моменты с документальной точностью, превращается в повесть с большим количеством специфических терминов и сокращений. В докладе нет даже полной стенограммы переговоров между авиалайнером и диспетчерами ведущими этот борт над территорией Украины! Ряд изложенных данных имеют двойственную трактовку, что крайне разочаровывает. Вот простой пример. На 11 странице доклада повествуется о том, что в 13:00 (т.е. за 20 минут и 300 км до катастрофы), экипаж запросил вышку на отклонение на 20 морских миль на север, в связи с погодой и получил на это разрешение. Потом он запросил вышку на изменение высоты эшелона с FL330 на FL350. В этом ему было отказано. Непонятно здесь то, исполнил ли экипаж свой первоначальный запрос на отклонение или после того, как ему запретили изменять высоту, отказался от задуманного. Важно знать ответ на этот вопрос? Да. Есть ли на него точный ответ? Нет. Более серьёзные вопросы возникают ближе к концу доклада. Ниже копия страницы 33. Нами выделен правый нижний угол на графике – временная шкала.

55

PRELIMINARY FDR DATA



На странице 29 можно найти пояснения к данному графику. Там утверждается, что запись в регистраторах закончилась в 13:20:03. Допустим. Теперь смотрим на ростовский радар.



Согласно данным радара, получается, что самолёт ещё 35 секунд летел абсолютно нормально! То есть первоначальным маршрутом и с постоянной скоростью. Заметьте, это данные, которые выложены на всеобщее обозрение и которые идут в режиме реального времени, а не график нарисованный «от руки». Огромный лайнер 35 секунд смог по инерции так лететь? Нет. Откуда же такое расхождение? На этот вопрос есть только два ответа: или существует проблема синхронизации времени с истинным у одной из систем с данными (самолёта или диспетчерского пункта), или кто-то обнародовал ложные или неполные данные. Вопрос с синхронизацией – это вопрос о том, откуда каждая из систем берёт метку времени. То, что на борту «Боинга» имеется источник точного времени не вызывает сомнения, поскольку та же система GPS, что используется для навигации, не сможет работать, если не будет синхронизирована по времени TGPS (это

Всемирное координированное время UTC, отнесённое к началу 1980 года). Получают ли этот синхронизированный сигнал другие системы самолёта, в том числе и бортовые самописцы, нам не известно. Аналогично и для диспетчерского оборудования. Если сигнал хотя бы в одной из этих систем не имеет периодической синхронизации по времени, то такая ошибка может иметь место, а вот если обе эти системы полностью синхронизированы - тогда нет. Тогда «обрыв» в потоке данных с регистраторов в 13:20:03, указанных в предварительном отчёте означает то, что опубликование записанных данных после этого времени крайне нежелательно. Выходит, что хотят не только скрыть фиксацию момента самой катастрофы, но и часть времени непосредственно перед ней. 35 секунд нормального полёта очень сильно кому-то мешают? А учитывая то, что самолёт не разрушился в точке попадания ракеты, о чём свидетельствуют данные с радара, разброс фрагментов, показания свидетелей и найденный в кислородной маске один из пассажиров, то мы с высокой степенью вероятности можем предположить, что запись продолжалась даже несколько дольше. Очень может быть, что кроме самого момента взрыва и технических данных, что продолжали записывать регистраторы полётной информации, там содержится и крайне неприятная речевая информация. В частности, пилоты вполне могли поинтересоваться у диспетчера или обсудить между собой увиденный ими на их эшелоне и трассе, чуть правее от их текущего положения, военный самолёт, тот самый, что изначально предназначался для уничтожения. Кому нужны такие подробности из числа тех, кто участвует в расследовании? Кто их захочет огласить, окончательно разрушив тем самым всю канву антироссийского сюжета? Помните какая борьба развернулась за то, кем будут считаны и обработаны данные с «чёрных ящиков»? Поначалу все очень хотели отдать их на «растерзание» Киеву. Фарнборо, куда ящики в итоге попали, тоже не лучшее место, учитывая изначально предвзятое отношение официального Лондона к данному происшествию. А вот Малайзии их не отдали, даже несмотря на то, что это был её самолёт и это и её граждане погибли в катастрофе. Более того, её вообще отстранили от процесса, чтоб не мешала «расследованию».

Чем всё закончится? Ничем. Если уж 13 лет назад, когда Украина точно также сбив пассажирский самолёт так и не признала этого факта, даже несмотря на наличие свидетелей, вещественных доказательств и спутниковых снимков, предоставленных американской разведкой, сегодня, когда эта самая разведка не только делает всё от неё зависящее чтобы спрятать такие доказательства, но и является первопричиной произошедшего, рассчитывать на объективное и беспристрастное расследование, категорически не приходится.

Почему до сих пор не обнародованы снимки с американских разведывательных спутников? Причина чисто техническая. Дело в том, что качество картинки, которое они дают, значительно превосходит то, что дают аналогичные российские спутники. Там не просто видны слабоугадываемые силуэты боевых машин, там прекрасно видны их бортовые номера, и даже чётко читаются украинские опознавательные знаки на форме солдат. Вам в это слабо верить? А Google Earth вы давно запускали? Ещё 10 лет назад в этой программе можно было не только без труда отыскать свой собственный дом, но даже опознать свою машину, стоящую перед ним. Т.е., даже у снимков используемых коммерческой организацией и сделанных коммерческими же спутниками, просто превосходное разрешение. Что уж говорить про специальные военные аппараты.

Поэтому детективное агентство Wifka, следователи которого ведут параллельное расследование данной трагедии, уже сегодня могут завершать следственные действия и больше не тратить впустую ресурсы. На все их вопросы мы уже нашли ответы. На все! Они с чистой совестью могут закрывать дело, предъявив результат работы представителю «Заказчика». Дойдёт ли дело до суда и будет ли кто-то за это отвечать? Нет. В противном случае только в одной Германии придётся привлечь к ответственности несколько тысяч человек. Ведь это германское телевидение, радио, газеты, журналы, интернет-сегмент, немецкая разведка, депутаты Бундестага да и сама Канцлер принимали самой деятельное участие в сокрытии истинной информации. Они не только не говорили правды о том что там происходит, но и целенаправленно дезинформировали своих граждан ради удовлетворения требований заокеанских хозяев. Это к вопросу о том «кто покрывает преступление». И Германия не одинока в своих действиях. В этом участвует практически вся Европа.

Большинство европейских граждан не подозревает, что американские военнослужащие из состава американского оккупационного корпуса, расквартированного в «независимых» странах Европы, по действующим сегодня правилам не могут быть привлечены к ответственности в соответствии с национальным законодательством, несмотря на всю тяжесть совершённых ими деяний. И это в «демократических и независимых странах»! В дикой и полностью подконтрольной США Украине работающим там сотрудникам разведки вообще присвоен статус Бога. Кто-то Богов решил привлечь к ответу? Бросьте. А дальше вниз по цепочке. Ответственных начальников правосудию никто не отдаст, поскольку это чревато серьёзными и неприятными последствиями, а о ключевых, но простых фигурантах этого дела, в принципе уже можно забыть. ...и бьётся в чьей-то пожилой груди молодое диспетчерское сердце (см. отчёты OSCE.org о массовых захоронениях людей с изъятыми внутренними органами).

Что в финале? Как это не прискорбно - смерть и новые несчастья. Там новая жесткая война санкций, убивающих глобальную экономику. Довольны? Пока нет? А, собрались даже усилить натиск? В таком случае хотелось бы заострить внимание на том, что играя по таким правилам, следует помнить, что у Запада, в отличие от России, нет прочной идеологической базы. В основе его позиции лежит Ложь. А ложь в долгосрочной стратегии всегда проигрывает, поскольку для её усиления и поддержания потребуется использовать новую, ещё большую ложь. И так до абсолютного бреда, разоблачения и краха.

Абсурдность же ситуации в том, что многие не просто не понимают, что за события происходят вокруг Украины, большинство даже не представляет, где эта Украина находится и что из себя представляет. Взять тот же Крым, который всегда был российским и который советский лидер Хрущёв просто переподчинил Украине, с полным нарушением действующего в тот момент советского законодательства. Когда в Киеве после государственного переворота сменилась власть, парламент Крыма, избранный ещё по украинскому законодательству, отказался ей подчиниться поскольку не считал её легитимной. В Крыму был проведён референдум, на котором его жители высказали пожелание снова присоединиться к РФ, выйдя из состава Украины. За присоединение к России проголосовало больше 96% избирателей. Имел ли право народ Крыма высказать своё мнение? Имел. С точки зрения международного права это законно? Да. Какие тогда проблемы? Понятно, что Киев такое «неправильное» волеизъявление сильно расстроило, но как он отреагировал на это? Как в средневековье - полностью перекрыл поступление на полуостров пресной воды, поставки которой осуществлялись по специально построенному каналу. Т.е., в Киеве решили взять Крым в осаду, полностью лишив свой непокорный народ питьевой воды и продовольствия, которое с её помощью выращивалось! Они бы с территории Крыма и воздух откачали, будь у них такая возможность. И ядерное оружие бы применили, будь оно в наличии. Не заблуждайтесь!

Чему удивляться, ведь власть в Киев захватила кровавая неонацистская хунта. Для общего представления мы кратко изложим хронологию событий. Янукович, который был в тот момент Президентом Украины, после отказа подписать на саммите в Вильнюсе договор об ассоциации Украины и ЕС был нейтрализован, посредством блокирования его денежных счетов. Ребята из США проделав эту нехитрую операцию, пообещали ему вернуть его деньги в случае, если он не будет предпринимать против протестующих никаких активных действий. Так он покорно и досидел до свержения!

«Отвергнутая» Януковичем Даля Грибаускайте тут же пообещала ему за это «полный майдан» (массовые беспорядки). При этом литовцы, настойчиво рекомендовали лидерам украинского протестного движения, применить в борьбе с действующей украинской властью, те же методы, что они использовали при выходе из СССР. Тогда, в 1991 году, для поддержания антиправительственных настроений среди населения в Вильнюсе специально были убиты полтора десятка человек из числа мирных протестующих. Вину за эти убийства сразу же возложили на солдат Советской Армии. Люди, введённые в заблуждение, были возмущены этим, и на этих настроениях произошла смена власти. Теперь утверждение о том, что именно советские солдаты виновны в убийстве мирных литовских граждан – официальная часть истории Литвы, а все те живые свидетели, что пытаются утверждать обратное, сразу же попадают под статью о государственной измене. И Грибаускайте об этом хорошо известно, ибо в то славное время она была одним из функционеров Коммунистической партии, а потому была отлично информирована.

Правда, это не истинно литовская идея. Молодой литовской демократии действовать подобным образом тогда посоветовали американцы, с которыми, по воспоминанию одного из бывших прибалтийских премьеров, они были на «непрерывной телефонной связи». Но Литва это 3,5 миллиона человек, а Украина – более 40 миллионов. Следовательно, для запуска механизма переворота такого масштаба требовалось использовать больше «топлива» – крови человек 100-150. Что и было проделано! Вопрос по розыску виновных в убийствах в центре Киева пришедшие к власти закрыли сразу. Как сказал на общей пресс-конференции министр внутренних дел Украины, окинув многозначительным взглядом своих подельников по перевороту: «О стрелявших в демонстрантов, мы договорились больше не говорить». Потом тихо закрыли открытое уголовное дело. Нет ни улик, ни свидетелей – всё уничтожено. Ещё бы! Не будут же они сами против себя «копать»?

Хотели ли жители Крыма иметь что-то общее с такой властью? Однозначно нет! Поэтому и проголосовали дружно за выход из состава Украины. А то, что эта власть фашистская наглядно демонстрирует факт массового отъезда еврейского населения с нынешней территории Украины. Поэтому еще раз повторяем – не заблуждайтесь!

Кстати деньги Януковичу «за послушание» так и не вернули. США забрали их себе, компенсируя потраченное. Со слов Виктории Нуланд, помощника госсекретаря США, Украина обошлась американскому бюджету в сумму порядка 5 миллиардов долларов. Вычищенные счета Януковича полностью покрыли указанные расходы. 5 миллиардов! Практика показывает, что тот же результат можно достичь без крови, за несоизмеримо меньшую сумму, правильно расставив акценты *

Кстати США применяют данную тактику уже давно, всюду и ко всем. Это их старая, заезженная, но такая любимая «пластинка».

Тому же Януковичу быть бы умнее, тем более что перед его глазами был свежий и наглядный пример бывшего Премьер-министра Украины, Павла Лазаренко. Штаты не только забрали все его деньги, но и посадили на 9 лет. Точно так же расчищая путь во власть своим лакеям, Порошенко и Яценюку, они нейтрализовали крупного украинского предпринимателя Дмитрия Фирташа, заведя на него липовое уголовное дело. Месяцев через 6 оно конечно развалится, и к Фирташу никаких значительных претензий не будет, а пока он вынужден сидеть под подпиской в Вене, издали наблюдая за тем, как близкие к украинской власти люди делят его активы в Украине. Бывшей звезде американского Госдепа Юлии Тимошенко так просто пригрозили пожизненным заключением, в том случае, если её вдруг в Президенты потянет. Теперь у США новый фаворит, на него делаются основные ставки. Отвлекаться на всякую мелочь им некогда, правда, Юлия Владимировна?

Именно через шантаж и угрозы Штаты влияют и на европейских политиков. Влияют на того же Олланда, на ту же Меркель. Олланду, наверное, уже ничем не поможешь, ему не до Франции, ему бы с женщинами своими разобраться, а вот для Меркель есть прекрасный выход. Госпожа Канцлер, вот Вам совет ценой в миллиарды – покайтесь перед немецким народом! Сообщите ему те факты, угроза оглашения которых и сковывает Ваши действия. Это сделает Вас свободной и позволит принимать самостоятельные решения исключительно в интересах Германии. Именно так Вы вернёте уважение своих граждан к себе и к государству, лидером и лицом которого Вы и являетесь!

У Запада нет сильной позиции. За те несколько месяцев, что были им истрачены на реализацию политики изоляции России, Россия не только смогла достойно этому противостоять, она смогла очень быстро наладить новые связи со странами, руководство которых способно принимать прагматичные и самостоятельные решения. Те цели и задачи, на поиск решения которых Россия раньше тратила годы, в новых условиях и с новыми партнёрами решаются за месяцы! Запад бы и рад вновь соврать о том, что это не так, но масштаб уже таков, что его никакой ложью не прикроешь. Европейский бизнес не только теряет текущие заказы, в свете последних глобальных изменений он теряет и перспективу. Причём теряет масштабно и с огромной скоростью. Европа сама себя загоняет в системный кризис: не будет заказов для крупных отраслей промышленности, лишаются заказов и мелкие. Кризис в промышленности потянет за собой банки. Банки и без этого уже пострадали, потеряв возможность зарабатывать на чрезвычайно надёжном российском рынке,

схлопнувшийся европейский лишит их последнего шанса вообще куда-либо инвестировать, и так по кругу. Грядут масштабные увольнения, социальная напряжённость, политические кризисы. Крупный бизнес это прекрасно понимает, выискивая возможность разрешить складывающуюся ситуацию сепаратными методами. Его представители потянулись в Москву. А в Москве их хоть и принимают с «распростёртыми объятьями», но в положение входить не спешат. Правильно. Глупо поддерживать другое государство через его бизнес, в то самое время, когда руководство этого государства ведёт с вами открытую экономическую войну. Идея Москвы проста и логична – нормальный бизнес возможен только при нормальных отношениях! Если бизнесу нужны нормальные условия, то ему следует возникшие проблемы решать на уровне своего же правительства, которое напрямую причастно к их возникновению. Урегулируете вопрос – мы снова будем рады видеть вас и с вами сотрудничать. Неприятность однако в том, что чем дольше европейские лидеры будут откладывать принятие благоприятного для своих стран решения, тем меньше возможности для их реализации у них останется. И Европа очень сильно призадумалась, отдельные её члены уж точно. Стоила ли таких жертв поддержка незаконного украинского государственного переворота? Европейское единство сейчас под очень большим вопросом. Появляется всё больше «коллорационистов» готовых ради нормальных отношений, предать своих соратников, жертвующих всем ради защиты американских интересов. Более того, США тоже начинают осознавать пагубность ситуации. В другое время они бы с удовольствием «не препятствовали» такому процессу, но сегодня, когда угроза остаться один на один со всеми своими проблемами более чем реальна, позволить Европе развалиться они никак не могут. Сегодня они сделают всё, чтобы Европа пока оставалась единым целым. Ради этого будут использованы не только классические шантаж, подкуп или угрозы, ради этого США даже позволят Европе пойти на некоторое сближение с Россией. Но только на «некоторое». Контроль за Европой сохранится. Именно поэтому Тони Блэр может оставить свой «грозный» тон исключительно для собственного избирателя. Англии никто не позволит покинуть Европейский союз в обозримом будущем. И это не воля Германии или Франции, это даже не воля самой Англии. Это желание Америки. Ибо именно Америке нужен свой, ручной «пакостник» внутри Европейского союза. «Пакостник», авторитет и вес которого можно использовать в пику другим европейским тяжеловесам, продвигая те или иные выгодные для себя решения.

60

Ценность от потенциального обладания Украиной уже сейчас меркнет на фоне тех потерь, что возникли в процессе реализации этого желания. И дальше будет только хуже. Это все прекрасно осознают, включая часть руководства Украины, а потому все крайне заинтересованы найти из этой ситуации выход. Есть ли дешёвый и эффективный способ выхода из этого кризиса? Есть. Прежде всего, следует признать пришедший к власти в Киеве режим антинародным и преступным. Привлечь его к ответственности за военные преступления, коих немало, через Гаагский трибунал. Вы удивитесь, с какой скоростью пойдёт на спад возникшая напряжённость только от одного осознания киевской властью такой перспективы.

Другой вариант - можно продолжать молча соглашаться с линией хозяина, позволив взрастить нового Адольфа из числа украинских неонацистов. А вы уверены в его правильной идейности? Уверены, что он непременно Россию будет считать во всём виноватой? Помните, с чего всё начиналось? Кто обещал открытые границы, кто обещал хорошо оплачиваемую работу, кто обещал достойную старость, кто обещал прекрасное социальное обеспечение, кто обещал развитие экономики и модернизацию промышленности и кто всё это не выполнил? Европа. Вы не допускаете, что именно к вам могут пойти за ответами и удовлетворением? А «аргументов» на руках у украинского населения сейчас столько, что позволяет в очередной раз взять Берлин. Не оттого ли Польша, изначально столь рьяно поддерживавшая киевский переворот, теперь отменила безвизовый въезд для граждан Украины и стягивает к границе войска? Поляки совершенно чётко осознают, кому первому придётся за это расплачиваться.

Да, многие сегодня уже мечтают о том, чтобы Россия наконец-то ввела свои войска на территорию Украины. Они понимают, что молниеносная пораженческая война Украины против России, позволит вернуть ситуацию в исходную точку:

- Украина будет спасена от распада;
- чужими руками будет восстановлен порядок и побеждён бандитизм (действующая украинская власть в текущей ситуации на это совершенно не способна);
- газ беспрепятственно пойдёт в Европу;

- Европе не потребуется вкладывать средства в исчезнувшую экономику Украины, т.к. это уже будут проблемы победившей России;
- перепуганным «перспективой» европейцам американский военно-промышленный комплекс будет с удовольствием «втюхивать» новые системы вооружения;
- Запад получит в свои руки целую колоду идеологических козырей. С их помощью можно своих трусоватых соратников пугать и Россию ругать.

Вопрос только в том, как инициировать этот процесс. Ну не нападает Россия на Украину, как её на это не толкают. Отчаянного, готового отдать приказ о нападении на Россию, в правительстве Украины пока тоже найти не могут. Сам Порошенко на это не пойдёт, для него это самоубийство. Вот если бы ему кто предложил подписать свою в акте о безоговорочной капитуляции поставить – тут бы он был первый. Но таких предложений пока никто не делает. Поэтому единственное, что остаётся на сегодняшний день Киеву, это продолжать массово и жестоко убивать своих собственных граждан, рассчитывая на то, что нервы российского руководства не выдержат и оно введёт на территорию Украины свои освободительные войска. Именно по этой причине и применяется против мирного населения авиация, танки, системы залпового огня, баллистические ракеты, фосфорные и кассетные боеприпасы. Именно поэтому Киев полностью изолировал мятежные области страны, разорвав с ними все имевшиеся связи. Именно поэтому Киев отказывается покупать у собственного Донбасса уголь для тепловых электростанций, населения и промышленности, и готов купить его у России, той самой России, которую он обвиняет в оказании незаконной военной и экономической помощи областям, население которых планирует уничтожить. При этом Западу, имеющему на Украину «собственные виды», пока абсолютно всё равно каким образом и в каком количестве будут продолжать убивать украинских граждан. И в Киеве об этом отлично известно. Нынешняя украинская власть имеет гарантию того, что какие бы преступления она не совершила, они останутся незамеченными со стороны «демократичного» и «цивилизованного» Запада. Сбитый «Боинг» тому яркий пример.

infomh17@mail.ru infomh17@yandex.ru

P.S.

Проверка на «детекторе лжи» среднестатистического жителя Украины гарантированно бы подтвердила, что украинские вооружённые силы уже многие месяцы ведут боевые действия с российской армией или что Россия ежедневно вывозит с Украины порядка 200 грузовиков ценнейшего оборудования. Это к тому, что мнение бывшего украинского «военнослужащего», давшего интервью «Комсомольской правде» 22 декабря, ровным счётом никакой сенсации не несёт. Смоделируем ситуацию по тексту?

« - Почему вы предположили, что эти самолеты могли иметь отношение к гибели «Боинга»? »

- Несколько причин. Из восьми самолетов, которые базировались, только два с ракетами «воздух - воздух». Они были подвешены.

- Зачем? Шли какие-то авиационные сражения в воздухе?

Нет, на самолеты были подвешены ракеты для прикрытия самих себя в воздухе. На всякий случай. В основном были на подвеске боеприпасы для работы по земле. НУРСы, бомбы.»

Для прикрытия самих себя? От кого? От самих себя же? Зачем навешивать на штурмовик ракеты класса «воздух-воздух» если ими не от кого отбиваться, да и ресурс такой ракеты с каждым вылетом действительно сильно сокращается? Зачем? Незачем. Можно ли безоговорочно верить тому, что это действительно были ракеты класса «воздух-воздух»? Нет. Украинский гражданин, давший это интервью, плохо разбирается в оружейной специфике.

« - Эта ракета на каком расстоянии от цели взрывается? В корпус может попасть и взорваться?»

- В зависимости от модификации. Буквально может в корпус и на расстоянии 500 метров может.»

??? Это как, и это чем? По его мнению, ракета класса «воздух-воздух», взрываясь в 500 метрах от самолёта, способна его уничтожить? А коль у него с азами такой туман, то принимать на веру его слова о том, что он способен отличить один вид ракетного оружия от другого, совершенно не получается. И проверка его слов на «детекторе лжи» ясности совершенно не добавит. Человек верит, что он видел именно то, что, как он думает, он видел. Он принимает своё представление об увиденном «за чистую монету», а потому никаких противоречий в показаниях полиграф выявить не сможет. Факт, человек давший это интервью не разбирается и не знает какие именно ракеты (боеприпасы) были подвешены на вылетевших «сушках».

« - Что вам еще запомнилось в этот день? Что говорил летчик?»

- Фраза была им сказана, когда его из самолета вывели: «Самолет не тот». И вечерняя фраза была, вопрос одного летчика к нему, к этому же, к Волошину: «Что там с самолетом?» На что тот ответил: «Самолет оказался в ненужное время и в ненужном месте.»

Может ли это означать, что Волошин, стреляя ракетами «воздух-воздух», ну допустим, по своим сослуживцам (ещё два самолёта были в воздухе) случайно промахнулся и попал в «Боинг»? Может. Он по своим самолётам зачем стрелял? На всякий случай? Прикрывал сам себя?

Или это означает то, что он стал невольным свидетелем попадания (результата попадания) ракеты ЗРК «Бук» в «Боинг», когда пролетал поблизости. Такое зрелище так же производит сильнейшее впечатление. Не его ли самолёт (не все ли три этих самолёта) были истинной целью для украинских «Буков»? Смысл сказанного: «Ребята, на его месте должен был быть я». Два других самолёта кто и чем сбил 17 июля? Информация где? Ан-26 сбивали, помним, а вот о «сушках» как-то никто до этого не упоминал. Почему? Вероятно потому, что вместе с ними под «Буки» и «Боинг» попал. То есть «Буки» стреляли, как минимум, трижды, сбив, соответственно, три самолёта? Просто «Сушки» в отличие от «Боинга» упали на территории контролируемой украинскими военными, а потому об этом ни слуху, ни духу. Не случись «Боинга», 17 июля 2014 года сейчас у всех бы ассоциировалось с тем, что именно в этот день над территорией Украины, захваченной «сепаратистами», на больших высотах с помощью ЗРК, «поставляемых Россией и управляемых российскими военными», были сбиты украинские военные самолёты!

А то, что после вылета 17-го июля бесследно пропали два украинских военных лётчика, об это «слухи» до нас доходили и до этого интервью.

Как управлять стадом? Его надо сбить в кучу. Как сбить стадо в кучу? Приёмы разные, зависит от стада. JE SUIS CHARLIE ≈ 11.09.2001. Масштаб, конечно, другой, но цели те же.



63

Убийство чужих невинных граждан будет признано вами этичным, целесообразным и праведным, главное чтобы оно осуществлялось с вашего одобрения и во имя вашего блага.