

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение . . . . .	6
Глава 1. Джулиана Кёпке: «Когда я упала с неба», или «Бойся погоды, погода сильнее самолёта, ломает его, как щепку» . . . . .	12
Глава 2. «Боинг-777» рейс SU-270 по маршруту Москва-Бангкок. «Сама конструкция авиалайнера имеет предел прочности, и он был достигнут в том полете...» . . . . .	17
Глава 3. Злосчастный рейс авиакомпании «FlyDubai» 19 марта 2016 года, или «Когда решает бухгалтер, а не лётчик-профессионал...» . . . . .	22
Глава 4. На борту было 162 человека: справиться со стихией пилоты рейса QZ 8501 по маршруту Сурабая-Сингапур не смогли... . . . . .	27
Глава 5. Дата полёта — 24 июля 2014 года. Место происшествия — область западной Африки над Мали. Падение произошло на самой кромке шторма . . . . .	30
Глава 6. Номер рейса TNA-222: долететь можно, а садиться опасно. В тот день над Тайванем и Тайваньским проливом шёл циклон Матмё . . . . .	38
Глава 7. Рейс малайзийского самолёта «Боинг-777» в небе над Украиной 17 июля 2014 года выполняла компания-банкрот . . . . .	40
Глава 8. Диспетчеры украинской сети получили тревожное сообщение: над акваторией Азовского моря разворачивается «высотный шторм» . . . . .	42

Глава 9. Рейс МН-17: кто в штаб-квартире в Куала-Лумпур принял решение за командира корабля? . . . . .	47
Глава 10. Итак, самолёт пошёл через Донбасс... Приближалось время 16 часов 20 минут... . . . . .	51
Глава 11. Классический случай мгновенной разгерметизации салона самолёта на большой высоте, или Несколько слов о найденных обломках . . . . .	53
Глава 12. «Ветряными ножницами» сначала срезается крыло. Оно и упало первым у Дебальцево . . . . .	58
Глава 13. Почему украинские власти изъяли плёнку, а диспетчера, который вёл переговоры с МН-17, спрятали и засекретили? . . . . .	62
Глава 14. Как упавший самолёт стал удобным предлогом для раздувания антироссийской истерии? Стратегию лжи откатали на Ираке . . . . .	66
Глава 15. Пропагандистская тактика американцев: «приём двойного обмана» был применён в расследовании авиакатастрофы самолёта МН-17 . . . . .	70
Глава 16. Зачем военные, подконтрольные Порошенко, вели боевые действия в зоне обломков, расстреливая их из всех видов оружия? . . . . .	74
Глава 17. Март 2020 года: «суд» в Амстердаме задуман как... суд над Россией, как крупная политическая акция с большим пропагандистским зарядом . . . . .	79
Глава 18. О чем перешёптываются голландские инженеры, работающие в ангаре на авиабазе Gilze-Rijen, где лежат обломки МН-17 . . . . .	83
Глава 19. Два «высокопоставленных трупа» из Малайзии и исчезнувший 8 марта 2014-го самолёт рейса МН-370 маршрута Куала-Лумпур — Пекин . . . . .	87
Глава 20. Загадка закрылка с правого крыла исчезнувшего МН-370, и зачем администрация Обамы лгала миру про российский «Бук» . . . . .	91
Глава 21. Они решили бомбить Сирию, или Три «миротворца», чье место — на скамье подсудимых Гаагского трибунала . . . . .	95
Глава 22. Post factum. Правда — всегда одна, и она обязательно выйдет на поверхность . . . . .	109

## ВВЕДЕНИЕ

История с малайзийским Боингом за пять с половиной лет обросла множеством слухов и сплетен. Любой человек, который захочет узнать правду об этом, обречен.

Современная подача новостей в так называемых «умных лентах» и в социальных сетях строится таким образом, что тебе навязывают знания, которые тебе не нужны.

Мы можем легко поставить эксперимент. Попробуем набить в поисковой строке: «Что произошло с малайзийским Боингом?» и с вероятностью 95% узнаем, что во всем виновата Россия. Почему? — Потому что так решили «сильные мира сего». При этом вопросов остается огромное количество, и эти вопросы задают независимые журналисты, блогеры и эксперты во всем мире. Но их не слышат, а многим и вовсе затыкают рот, не давая высказываться ни на каких площадках.

При этом большинство честных и принципиальных исследователей вовсе не собираются обелять Россию или оправдывать кого-либо. Сегодня мы все всего лишь задаем вопросы, на которые не получаем ответов.

И эта книга, которую вы сейчас держите в руках — большое и серьезное исследование, сделанное специалистом.

**Константин Карманов** с 1997 года работает техническим представителем знаменитого конструкторского бюро Антонова в Нидерландах — крупнейшего украинского авиационного концерна. И он тоже задает вопросы

и делится своими исследованиями. Проводит любопытные параллели и дает анализ целого ряда схожих кейсов авиационных катастроф, которые в разные годы происходили в мире.

И предлагает задуматься.

Но, к сожалению, к этому готовы далеко не все. Запад требует от России признать вину в катастрофе рейса МН17, не глядя на доказательства.

Сколько раз на самом высоком уровне был задан вопрос: где данные с украинских радаров? И странный ответ: их нет. Потом кто-то сказал, что «эти радары случайно выключились». Все радары, которые на Украине наблюдали за этой частью воздушного пространства, в какой-то момент выключились?!

Бред же...

В ответ на готовность России сотрудничать в расследовании катастрофы малайзийского самолета МН-17, Запад... требует признать вину нашей страны.

В январе 2020 года на большой пресс-конференции министр иностранных дел России Сергей Лавров не мог сдерживать эмоции: *«Когда нидерландское следствие, несмотря на то, что мы предоставили все, что могли в ответ на их просьбы, заявляет публично, и мой коллега — министр иностранных дел — позволяет себе заявлять, что Россия не сотрудничала со следствием, и когда мы им предъявляем то, что мы сделали и спрашиваем, на каком основании делаются подобные заявления, знаете, какой ответ? — «Россия не сотрудничает, потому что Россия не признала свою вину».*

Видимо, это единственный вариант и форма «сотрудничества», которую видит себе эта «публика» на Западе.

Конечно, российская сторона хотела бы иметь ясность с малайзийским Боингом. Хочу напомнить, что Россия была одним из соавторов резолюции, которую принял Совет Безопасности ООН. В этом документе содержались требования обеспечить безопасность расследования в строгом соответствии с нормами Международной организации гражданской авиации ИКАО.

Резолюция, помимо всего прочего, требовала, чтобы те, кто занимается расследованием, регулярно докладывали Совету Безопасности ООН. На деле не было ни одного (!) такого доклада.

Интересно и это: после катастрофы самолета была сформирована следственная группа, в которую вошли Украина, Австралия, Нидерланды, Бельгия.

Малайзию, чей Boeing, собственно говоря, и был сбит, туда никто не пригласил. Ее пригласили через полгода, и то не для участия в группе по уголовному расследованию, а только для участия в группе по выяснению технических аспектов катастрофы.

Кстати говоря, если бы к России были реальные претензии, то должны были бы и нас пригласить в эту следственную группу. Но нас там не ждали, не хотели, хотя Россия была готова — и активно сотрудничала.

Например, все запрашиваемые данные были предоставлены.

*«У нас даже были сделаны натурные демонстрации. «Алмаз-Антей», который производит тот самый «Бук», из которого, как утверждают, и был сбит этот самолет, показал, как это может проходить в реальной жизни, в реальной ситуации», — пояснил на январской пресс-конференции Сергей Лавров. — «Предоста-*

*вили данные с радаров, причем первичные данные с радаров. На наш вопрос, где данные с украинских радаров, ответ странный: «Их нет». Потом кто-то сказал, что эти радары случайно выключились. Вот все радары, которые на Украине наблюдали за этой частью воздушного пространства, как-то на какой-то момент выключились!».*

Глава МИД посетовал, что также нет ответа и на вопрос о том, почему украинцы не могут предоставить данных переговоров диспетчеров, которые велись в тот день. *«Эти записи просто должны автоматически быть переданы этому следствию. Не хотят», — возмутился Лавров.* Он также указал на отсутствие данных с американских спутников.

При этом, по данным российского МИД, доподлинно известно о существовании договоренности между четырьмя государствами, изначально вошедшими в группу по расследованию катастрофы МН17, согласовывать всю информацию между собой, которая идет вовне.

*«Они изначально условились между собой, что любая информация, которая будет идти вовне, должна быть одобрена всеми четырьмя членами этой группы, включая Украину. Когда нидерландские парламентарии обращались к правительству с вопросом, почему все-таки в рамках этого следствия не задается Украине вопрос о причинах, по которым не было закрыто воздушное пространство, правительство Голландии молчит. Понимаете, и таких вопросов немало», — добавил Лавров.*

Россия согласилась вести консультации с Австралией и Нидерландами при понимании, что Российская Федерация будет рассматривать все вопросы, которые их интере-

суют, но хотела бы обсуждать с партнерами и вышеозначенные вопросы.

Но... *«они уходят от этого и пытаются все представить таким образом, что «следствие не закончено, но вы виноваты, давайте начнем разговор о компенсациях». Так себя мужики ведут или кто? Я вот не думаю, — заключил Лавров. — Когда подходят к этой теме, к Скрипалям, к тому, кто там химическое оружие в Сирии употреблял исключительно с логикой highly likely, знаете, это та самая история... когда вместо международного права изобретают правила, которые удобны тебе самому и заставляют тебя в это верить».*

Так и живем. И боремся.

И... мы ничего не утверждаем. Мы приводим факты, рассказываем о них и предлагаем их вашему вниманию. И хотели бы, чтобы эти материалы были также приобщены к судебному расследованию в Гааге.

Потому что важно, чтобы эта история была исследована всемерно. Должны быть получены ответы на все вопросы, в том числе на неудобные, которые наша страна из года в год задает, но не получает на них ответов.

Впереди — суд. Так называемый.

На процесс выделили довольно много времени — целый год. Впрочем, все фигуранты расписаны заранее. Голландское правительство боится сесть в лужу, зная, что оно кругом виновно, и весь процесс носит, по сути, мошеннический характер.

Да что тут говорить: все, кто хоть кто-то на Западе знаком с делом, говорят (правда, вполголоса), что голландское правительство строит все свои нападки на нас... с подачи американцев. Но те, как всегда, остаются в сто-

роне, в тени. Это у них называется (и они успешно практикуют это раз за разом) leading from behind. В общем, «кукловодство из-за угла». Уж в чем-чем, а в этом «специалисты из США» давно стали признанными мастерами.

Может быть, для кого-то эта книга будет иметь эффект разорвавшейся бомбы, потому что здесь дан совершенно иной взгляд на произошедшую трагедию. Западный истеблишмент и т.н. «либеральные медиа» к этому вообще не готовы. Ну что ж, застанем их врасплох...

*Александр Малькевич,  
Председатель Комиссии по развитию  
информационного сообщества, СМИ  
и массовых коммуникаций  
Общественной палаты Российской Федерации;  
Президент Фонда защиты национальных ценностей*

## Глава 1. Джулиана Кёпке: «Когда я упала с неба», или «Бойся погоды, погода сильнее самолёта, ломает его, как щепку»

История мировой авиации изобилует драматическими событиями. Но было происшествие, которое настолько всех поразило, что по нему было снято два фильма: один художественный, другой документальный. Речь идёт о рейсе LP-508 перуанской компании «Lansa», который выполнялся 24 декабря 1971 года по маршруту Лима — Пукальпа — Икитос на четырёхмоторном самолёте Локхид-Электра (аналог нашему Ил-18). На борту было в общей сложности 92 человека. Поначалу диспетчерская служба задержала самолет из-за непогоды по трассе. Но потом погода наладилась, метеослужба дала добро, и самолёт получил разрешение на вылет.

Практика гражданской авиации такова, что непосредственно перед взлётом один из членов экипажа идёт на диспетчерскую башню за последней сводкой погоды по трассе. Командир и специалисты проводят анализ метеословий для принятия решений по взлёту самолёта, методике обхождения препятствий по трассе и т.д. Я сам это делал неоднократно, когда летал сопровождающим по рейсу на антоновских грузовых самолётах «Руслан». В одном из рейсов — из Перта на Маврикий в марте 1998 года — сводка погоды показала тёмное облачко посреди Индийского океана. Экипаж был в беспокойстве. Было принято

решение облететь это облачко по ходу рейса. Тогда я впервые услышал фразу «бойся погоды, погода сильнее самолёта, ломает его, как щепку». Это было сказано на борту громадного «Руслана» с взлётным весом 392 тонны. Когда же я заговорил о «всепогодных самолётах», о прочности конструкции, мне только улыбнулись в ответ. С нами тогда всё обошлось — прибыли на Маврикий без происшествий, а вот с самолётом рейса LP-508 ситуация сложилась по-другому.

Разумеется, штурман пошёл на башню (в настоящее время проверка делается электронным путём), поговорил с диспетчерами по сводке метеословий по трассе. Они заверили его, что лететь можно. Как всегда на борту, командир, перед тем как запускать двигатели, ещё раз посмотрел сводку погоды на предстоящие два часа полета. Всё было сделано по правилам. Но сюрпризов не удалось избежать.

Дело в том, что погода — это динамичный процесс, и она имеет свойство резко меняться. Через час после вылета самолёта в воздухе возникло такое, о чём два часа назад диспетчеры даже не подозревали. Они не могли отразить данное явление в своих сводках, потому что его попросту... не было; оно наступило, когда самолёт был уже в воздухе.

Около полудня самолет вышел на эшелон (порядка шести с половиной тысяч метров) и пошел на Пукальпу, на северо-восток. Под ними были Анды, которые самолёт быстро преодолел, а далее начинались джунгли, причем одна сплошная полоса джунглей. Впереди по трассе замаячило что-то неладное: быстро развивающийся и мо-

ментально надвигающийся фронт грозы, и он формировался буквально на глазах. Естественно, в этой ситуации командир принял решение о манёвре. Но возможности выбора, когда вокруг тебя всё быстро меняется, были ограничены. Самолёт попал в зону жесточайшей турбулентности, его начало неистово трясти. С багажных полок, по свидетельству единственно выжившей пассажирки, сыпались вещи, рождественские подарки. Вокруг стало темно от грозовых облаков. В этот момент что-то произошло с двигателем на правом крыле (выжившая пассажирка успела это заметить). Перед происшествием была вспышка, а, значит, либо молния, либо вибрация могли вызвать замыкание электрических цепей или выброс керосина, отчего в двигателе возник пожар. Что точно произошло — сказать трудно. Но сработала аксиома: «погода сильнее самолёта». Сработала со всеми вытекающими чудовищными последствиями. Конструкция авиалайнера стала разваливаться на части. Правое крыло разрушилось и его оторвало от фюзеляжа, что повлекло за собой катастрофическое разрушение всего корпуса.

Управление было потеряно. Самолёт вошёл в штопор и начал буквально распадаться на куски. Эти куски потом идентифицировали на площади в пятнадцать (!) квадратных километров. Пассажиров тоже раскидало. Все погибли, за исключением 17-летней девушки немецкого происхождения, ученицы средней школы, Юлианы Кёпке\*. Она

---

\* Джулиана Маргарет Кёпке (англ. Juliane Margaret Koepcke; 10 октября 1954, Перу) — единственная выжившая в авиационной катастрофе самолёта Lockheed L-188 Electra, произошедшей 24 декабря 1971 года. Самолёт упал с 3 тысяч метров в тропический лес, и в борьбе за жизнь Джулиана в течение 9 дней самостоятельно пробиравась сквозь джунгли к людям, имея глубокие резаные раны и перелом ключицы. Она вы-

была пристёгнута к креслу, которое упало на высокую подушку из ветвей и лиан, и это было чудо. Девушка получила многочисленные ранения, перелом ключицы, но была в состоянии двигаться. Десять дней она блуждала по джунглям в полном одиночестве, пока, наконец, не вышла к реке к людям. Это было спасение, ставшее настоящей сенсацией, вторым чудом в ее юной жизни. Мир пока еще не знал ее удивительную историю, ведь было высказано предположение, что самолет потерпел крушение над джунглями Суматры.

Позже о случившемся был сначала снят художественный фильм «Чудеса ещё случаются», а потом ещё и документальный фильм «Wings of hope» («Крылья надежды»). Первый из них шёл в прокате малым экраном (я смотрел его в начале 1980-х в кинозале «Дома Дружбы» на Калининском проспекте), второй можно легко найти и посмотреть в интернете. Этот документальный фильм снимался в 2000-х годах. В нем отражены воспоминания самой Юлианы Кёпке — о полете, о всеобъемлющем ужасе неминуемой смерти, о мытарствах в зловещих джунглях.

Кстати, обломки самолета лежат там до сих пор, их никто не забирал. Насколько мне известно, Кёпке еще жива. Весной 2014 года она давала интервью CNN, комментируя случай с исчезнувшим малазийским самолётом MH-370.

---

жила благодаря знаниям, которые получила от своего отца-биолога. По мотивам ее жизни были сняты фильмы (один художественный и несколько документальных). Кроме того, в 2011 году Джулиана Кёпке опубликовала автобиографическую книгу «Когда я упала с неба». — *Примеч. ред.*

Такой экскурс в историю той давней катастрофы нужен для того, чтобы установить некий определённый уровень профессионализма в изложении, в освещении аналитики авиационных происшествий. Этот экскурс необходим, прежде чем перейти к серьёзному анализу катастрофы самолёта рейса МН-17, разбившегося 17 июля 2014 года над восточной Украиной.

**ГЛАВА 2. «БОИНГ-777» РЕЙС SU-270  
ПО МАРШРУТУ МОСКВА-БАНГКОК.  
«САМА КОНСТРУКЦИЯ АВИАЛАЙНЕРА ИМЕЕТ ПРЕДЕЛ  
ПРОЧНОСТИ, И ОН БЫЛ ДОСТИГНУТ В ТОМ ПОЛЁТЕ...»**

После переезда в Голландию я оказался в авиационной индустрии, потому-то эта тема мне близка. Сначала были чартерные пассажирские перевозки, потом, в большей степени, грузовые. Само собой сложилось сотрудничество с ОКБ Антонова (речь идёт о конце 1990-х годов). Сам Олег Антонов умер в 1984 году, успев поднять в воздух «Руслан», не дожив до взлёта «Мрии».

В девяностых годах Генеральным Конструктором был преемник Антонова Пётр Васильевич Балабуев. Мы познакомились, стали сотрудничать. В марте 1997 г. он назначил меня техническим представителем ОКБ Антонова в Нидерландах, поручив открыть свой офис в аэропорту Схипхол (письмо-поручение №001517 от 20.03.1997, исходящий номер 54/1563). Я стал летать сопровождающим по рейсу на «Русланах» (в авиации эта функция называется «flight manager»), познакомился со всеми руководителями высшего и среднего звена — от заведующих отделами до заместителя генерального конструктора, изучил изнутри украинскую «авиационную кухню».

Знания и контакты чрезвычайно помогли в июле 2014 года, когда над восточной Украиной разбился малазийский самолёт. Будучи подключёнными к центральной диспетчерской сети, «антоновцы» оказались в курсе про-



исходящих экспертиз и осмотров места катастрофы. Поэтому попытки американских экспертов скрыть, исказить подробные результаты с места катастрофы и анализ происшествия, не имели успеха, хотя официально «Антонов» был отстранён от расследования.

Трагедии с самолётом уже через несколько часов после катастрофы придали явно политический характер, мнение специалистов уже никого не интересовало. В таких случаях их мнение может только мешать, потому что обмануть профессионалов политическими лозунгами и заявлениями трудно. Инженеры с опытом расследования авиационных происшествий (а у «Антонова» он громадный) сразу видят суть дела. Результаты собственного анализа происшедшей катастрофы не доступны широкой публике, поэтому задача настоящего изложения состоит в том, чтобы кратко и точно передать информацию профессионалов о происшествии.

После авиакатастрофы 17 июля 2014 года прошло уже более пяти лет. Жизнь не стоит на месте. За эти годы произошло ещё несколько событий, которые во многом могут помочь разобраться в причинах авиакатастроф. Начну с самолёта того же типа, который потерпел катастрофу над Украиной — самолёта «Боинг-777». На нём летают многие авиакомпании.

Первого мая 2017 года «Аэрофлот» выполнял на «Боинг-777» рейс SU-270 по маршруту Москва-Бангкок. Пилоты получили перед вылетом самые последние метеосводки от диспетчерской службы, ознакомились с погодой по трассе. Полёт предстоял длительный, почти десять часов без посадки, поэтому было важно получить прогноз и метеосводку на это длительное время. Прогноз был бла-

гоприятным: всё чисто, нигде ни облачка. Полет начался спокойно, без тревог и нервозности.

На протяжении большей части трассы прогноз оправдывался: полёт шёл без происшествий. Но буквально за сорок минут до посадки в Бангкоке произошло совершенно неожиданное. Самолёт в тот момент находился в глубине сухопутной территории Таиланда. Под ним простирались горы и джунгли. Справа вдалеке виднелся Индийский океан. За те, без малого десять часов, которые самолёт находился в воздухе, над Индийским океаном в том районе успели произойти определённые метеорологические события, возникнуть изменения в погоде.

Стоит сказать, что район стыка суши и моря — потенциально опасный район, где можно ожидать любых сюрпризов. Над Индийским океаном вдали от берега развился высотный шторм. По-английски его называют «high altitude storm». С земли он не виден и не ощущается, потому что разыгрывается на большой высоте. Иногда такие шторма достигают чудовищной силы с возникновением зоны очень опасной для самолётов турбулентности. Возникшая турбулентность смещается, она не стоит на месте, быстро может оказаться вдалеке от своего первоначального очага. Опытные пилоты знают: это явление надо всячески избегать. По-английски его обозначают термином «catastrophic weather event». Сама турбулентность на радаре практически не просматривается. Её сгусток может иметь в диаметре несколько километров, и он смещается этаким пятном, оставаясь на определённой высоте. Это как бы очаг, воздушный мешок с чередованием восходящих и нисходящих потоков. И не дай Бог попасть в этот мешок. Если чередование потоков воздуха слишком сильное — крылья оторвёт. Сгущён-

ные струи воздуха бьют по корпусу подобно зверскому водопаду — не всякая конструкция такое выдержит.

Есть ли специальное техническое название у такого сгустка, у такого смещающегося очага? Разумеется. Он называется «a pocket of clear air turbulence», и сила его может быть любой. Поскольку он перемещается вдали от своего исходного источника, то небо в месте встречи с ним может быть ясным, без никаких признаков грозы. Отсюда и термин: *турбулентность при ясном небе*. Именно в такую турбулентность и попал борт SU-270 за сорок минут до посадки в Бангкоке.

Последствия были жуткими. Самолёт — многотонную махину — швырнуло как щепку. Потом ещё и ещё. Конструкция затрещала. У «Руслана» в болтанку скрипят крылья. Но в «Боинге» всё грохотало так, что и пассажирам, и экипажу невмочь было терпеть. Вещи выбросило с багажных полок, людей стало подбрасывать вверх-вниз, особенно детей. Их невозможно было удерживать на руках. Почти никто ещё не был пристёгнут, потому что до посадки было далеко. По всему салону летали личные вещи, кухонная утварь, которую не могли сдерживать стюардессы, какие-то принадлежности самолёта. Полный хаос! Люди стали получать травмы.

Всё это продолжалось много секунд подряд, что говорит о размерах очага турбулентности, который самолёт проходил со скоростью 250 метров в секунду. Область воздушной мясорубки растянулась на несколько километров. Заранее увидеть её на радаре было невозможно. Она стала для экипажа полным и неприятным сюрпризом. По счастью, на этот раз конструкция выдержала. Но почти три десятка пассажиров оказались ранеными, из

них несколько — весьма тяжело (переломы ног, переломы рёбер). Внутренние панели салона были в крови.

После посадки в Бангкоке раненых госпитализировали, и «Аэрофлот» оплатил их лечение. У некоторых из пассажиров различные телекомпании брали интервью. Лица людей были перекошены от пережитого и боли, а глаза полны ужаса.

Спасть в такой тряске уже было чудом, а будь турбулентность немного сильнее, переломами конечностей дело бы не ограничилось. Сама конструкция авиалайнера имеет предел прочности, и он был достигнут в том полете.

### ГЛАВА 3. ЗЛОСЧАСТНЫЙ РЕЙС АВИАКОМПАНИИ «FLYDUBAI» 19 МАРТА 2016 ГОДА, ИЛИ «КОГДА РЕШАЕТ БУХГАЛТЕР, А НЕ ЛЁТЧИК-ПРОФЕССИОНАЛ...»

Пассажирам рейса SU-270 повезло, но нас в этой истории интересует не счастливое окончание полета, а технический аспект: на стыке моря и суши уже после взлёта самолёта может возникнуть «catastrophic weather event», катастрофическое погодное событие, которое невозможно предсказать заранее.

Именно это произошло 19 марта 2016 года с рейсом авиакомпании «FlyDubai», выполнявшим рейс FZ-981 по маршруту Дубай — Ростов-на-Дону. На борту было 62 человека. Авиакомпания дешёвая, бюджетная. Такие компании вынуждены экономить на всём, потому что цена билета у них сведена к минимуму. Конечно, лучше пользоваться услугами дорогих авиакомпаний, но не все себе это могут позволить. Тот злосчастный рейс выполнялся на самолете «Боинг-737». Пилотировали его грек-киприот (командир корабля) и испанский лётчик (второй пилот).

Перед вылетом всё было как обычно. Экипаж связался с башней, получил метеосводку на ближайшие часы. Всё было благополучно, ничто не предвещало неприятностей. Время полета из Дубая на Ростов всего около трёх часов. Казалось, что может случиться? Но погода на стыке суши и моря, то есть ростовской степи и сразу двух морей — глубоководного Чёрного и мелководного Азовского — преподнесла свои сюрпризы. Пока самолёт на-

ходился в воздухе, погода в этом поистине «бермудском» треугольнике внезапно ухудшилось. Это было ощутимо только на высоте. Внизу всё было нормально. Над Ростовом на высоте нескольких километров завис очаг штормовой погоды, узел грозовой турбулентности. Это как раз то, что подпадает под понятия «high altitude storm» и «catastrophic weather event». В данном случае это не метафоры. Их надо понимать буквально.

Очаг непогоды носил локальный характер и концентрировался на определённом эшелоне, то есть на определённой высоте. Это был как бы слой, через который не пробиться, но выше вполне можно летать. Когда борт FZ-981, спустя почти три часа полета, подошел к Ростову, то обнаружил между собой и аэродромом слой непогоды. Решение нужно принимать быстро, но не самовольно. Пилоты связались по телефону со своей штаб-квартирой в Дубае. Там напомнили, что авиакомпания бюджетная, деньги надо экономить, поэтому посоветовали походить по «коробочке» вокруг аэродрома. Мол, через какое-то время шторм рассеется, и вы сможете сесть. Уходить на запасной аэродром не надо, — это лишние расходы: аэропортовые сборы, топливо, возня с пассажирами. Потерпите, подождите, побудьте лишний часок в воздухе. Потом сядете.

Таковы были инструкции штаб-квартиры. Привлечённый экипаж не посмел возразить. Возобладала точка зрения бухгалтеров, а не лётчиков-профессионалов, перед которыми стоит в первую очередь задача обеспечить безопасность самолёта, жизни доверенных им людей. Бухгалтерские соображения перевесили всё. Ах, не летайте на авиакомпаниях-банкротах или компаниях, которые экономят на всём. Они в решающий момент вас подведут.

Греческий пилот (командир корабля), между прочим, совершил должностное преступление. Перед ним, как перед командиром, стоит уставная обязанность думать только о безопасности воздушного судна, о жизни пассажиров и больше ни о чём. Он обязан по должности принимать решение, исходя только из этих соображений. Но для этого надо иметь мужество пойти наперекор начальству, которое тебя нанимает. В эпоху Ксеркса греки были способны на это. Но времена 300 спартанцев прошли. Нынешние греки не смеют перечить своим восточным хозяевам.

Поэтому на запасной аэродром не полетели. А он был — Краснодар. Расстояние не очень близкое — порядка 400 километров — но вполне досягаемое. Два других рейса, оказавшихся в тот момент над Ростовом, им воспользовались. Первым был рейс «Аэрофлота» из Москвы. Он взлетел буквально за полтора часа до этого, и метеопрогноз, выданный московской «башней», тоже никак не предвещал высотного шторма. «Аэрофлотовец» не стал искушать судьбу. Сделав круг над Ростовом, убедившись, что сквозь шторм не пробиться, он ушёл на Краснодар и благополучно сел там. Озлобленные пассажиры чертыхались, бранили командира, а потом, узнав подробности, благодарили, готовы были руки целовать.

Второй борт был из Праги — «Чешские Авиалинии». Он вышел чуть раньше, не получил никаких штормовых предупреждений (шторма на тот момент времени попросту не было), и тоже ушёл на Краснодар.

Был и третий самолёт — борт «Турецких авиалиний», вышедший из Стамбула. Тому было лететь ближе

всего. Но, тем не менее, и стамбульская «башня» не смогла предугадать шторм. Самолёту дали разрешение на вылет, а через час над Ростовом уже висело «catastrophic weather event». Что было делать турку? Некоторые народы на Кавказе говорят, что турки глупы; есть даже такая уничижительная дразнилка: «Эх ты, турок!» Но одно дело предрассудки, а другое — истина. В тот раз турки проявили не соответствующую данному высказыванию мудрость: они не стали экономить, пытались выждать, не стали ходить вокруг Ростова «по коробочке». И Краснодар их тоже не заинтересовал. Они попросту развернулись в воздухе и вернулись назад в Стамбул. Дорогостоящее решение, но совершенно безопасное и, несомненно, правильное.

В воздухе над Ростовом остался только арабский борт. Вот уже и топливо стало иссякать. Экипаж встревожился: сколько можно ходить по «коробочке»? Позвонили в Дубай, доложили обстановку. Там тоже встревожились и сказали: «Садитесь! Идите сквозь шторм». Видимо, и Краснодар был уже недосыгаем.

Греческий командир и помогавший ему испанский пилот повели самолёт вниз сквозь шторм. Они вошли в этот слой адской турбулентности, в этот «мешок», где ничего не видно, не поймёшь, где низ, где верх, потеряли управление своим воздушным судном. Греческий командир перед самым столкновением с землёй тянул, согласно данным самописца, какую-то ручку на себя, пытался поднять самолёт, вытянуть его опять вверх, но было уже поздно. «Боинг-737» ударился о землю в нескольких сотнях метров в стороне от полосы. Все 62 человека, находившиеся на борту, погибли.

В Ростове тогда было много слёз. Память об этом горе ещё жива. Думаю, что надо остерегаться бюджетных авиакомпаний — это рекомендация для пассажиров. А для администраторов и пилотов: бойтесь плохой погоды, не играйте с ней в игры, погода всегда сильнее вас, она преподносит сюрпризы, может коренным образом измениться, когда вы будете уже в воздухе, тогда вы останетесь с ней один на один. Не шутите с погодой...

Соблюдается ли эта заповедь? Лётчики стараются её соблюдать, но не всегда это удаётся. Вот что произошло 28 декабря 2014 года в небе над Индонезией.

#### **Глава 4. На борту было 162 человека: справиться со стихией пилоты рейса QZ 8501 по маршруту Сурабая-Сингапур не смогли...**

Рейс по маршруту Сурабая-Сингапур выполняла малайзийская компания «Air Asia». Тип самолёта: Airbus 320. Номер рейса QZ 8501. На борту было 162 человека. Перед вылетом всё шло как положено. Пилоты получили прогноз погоды на ближайшие часы, и ничто не предвещало беды для полёта, продолжительность которого должна была составить около трёх часов. Диспетчеры дали борту разрешение на вылет.

Первые полчаса ничего особенного не происходило. Самолёт поднялся на установленную для него высоту порядка десяти тысяч метров и продолжил свой путь на Сингапур. Но минут через десять пилоты вдруг обнаружили на бортовом радаре прямо по курсу быстро нарастающее тёмное пятно. Это был высотный шторм, который развивался прямо на глазах, и которого час назад ещё не было. Стало ясно, что влетать в него нельзя. Лётчики увидели, что шторм локален — он ограничен по вертикали определённой высотой — и решили попытаться подняться над штормом, пройти выше. Для этого надо было подняться на высоту примерно 12 тысяч метров. Пилоты запросили у диспетчеров разрешение совершить этот манёвр. Но в разрешении им было отказано, так как на этой высоте были уже другие самолёты, и это грозило вызвать столкновение.

Лётчикам рейса QZ 8501 ничего не оставалось делать, как начать войну с разраставшейся стихией. Они кинули машину влево, пытаясь обойти шторм по кромке влево. Но это была уже импровизация. Обычно она добром не кончается. В такой экстремальной ситуации трудно гарантировать, что все действия будут правильными, что самолёт не попадёт в боковой рукав шторма, который не виден на радаре, но в котором сосредоточен огромный объём энергии: он как бы «подпитывает» шторм. Бортовой радар может видеть центральный фронт нарастающей непогоды, но не его боковые ответвления.

Лётчикам рейса QZ 8501 не повезло. Пытаясь уйти от фронта шторма влево с некоторым повышением высоты, они влетели в зону турбулентности. Контроль над управлением воздушным судном был потерян. Машину начало швырять; подъёмная сила на закритическом углу атаки иссякла. Самолёт вошёл в штопор или что-то подобное ему, что вызвало непосильные нагрузки на конструкцию. Этих нагрузок конструкция не выдержала и начала разваливаться в воздухе. Тела пассажиров оказались раскинутыми на большом радиусе в акватории Яванского моря. Погибли все. Удалось найти 106 тел. Остальные остались не обнаруженными.

Характерной особенностью при мгновенной разгерметизации самолёта на большой высоте и при большой скорости, когда он начинает разваливаться в воздухе, является следующее: воздушный поток в прямом смысле слова срывает с людей всю одежду. Люди остаются только в нижнем белье. Вся остальная одежда оказывается сорвана порывом воздуха и удержаться на теле не может. Обнаруженные тела оказываются практически голыми. Их в

таком виде и собирали по акватории Яванского моря. Обломки тоже не концентрировались в одном месте, их потом нашли на дне моря в разных местах. Вот что, оказывается, стихия может сделать с самолётом: она может разорвать его на части. История, происшедшая в 1971 году над Перу, в 2014 году повторилась над Индонезией. И оба раза виной было радикальное изменение метеоусловий в верхних эшелонах уже после взлёта самолёта. Справиться со стихией пилоты не смогли.

Быть может, всё дело в качестве подготовки пилотов, в плохом техобслуживании индонезийских самолётов? Приведу ещё один пример, на этот раз чисто европейский. И тоже совсем недавний. Он произошёл уже после крушения самолёта рейса МН-17 над восточной Украиной — рейса, который нас главным образом интересует.

**Глава 5. Дата полёта — 24 июля 2014 года.  
Место происшествия — область западной Африки  
над Мали. Падение произошло  
на самой кромке шторма**

Дата полёта 24 июля 2014 года. Место происшествия — область западной Африки над Мали. Рейс выполнялся под флагом алжирской компании «Алжирские авиалинии» («Air Algerie»), но выполнялся силами испанской компании «SwiftAir», на их самолёте и с их экипажем. От алжирцев был только номер рейса АН 5017 и маршрут из Уагудугу (Буркина Фасо) в Алжир. У алжирцев в тот день не было подходящего самолёта, и они попросили испанцев выполнить для них этот рейс на своем самолете. Самолёт не новый, но полностью исправный MD-83. На борту находилось 116 человек. Из них 52 были гражданами Франции, которые летели через Алжир транзитом домой. Поэтому после катастрофы президент Франсуа Олланд объявил во Франции трёхдневный национальный траур.

До вылета всё шло совершенно обычным порядком, и ничто не предвещало беды. Но была одна маленькая деталь. Как описывалось выше — последний прогноз погоды, который экипаж получил на «башне» в Уагудугу, был выработан примерно за 2,5 часа до этого и на момент выдачи он уже устарел на два с половиной часа! Из прогноза явствовало, что небо по трассе чистое, проблем никаких нет, и лететь можно. Экипаж получил разрешение на вылет.

Минут через двадцать вышли на свой эшелон и взяли курс на северо-восток. Однако, минут через пять пилоты заметили на бортовом радаре тёмное пятно. Оно было прямо по курсу и увеличивалось в размерах. Сомнений не оставалось: прямо на их глазах развёртывается высотный шторм, «a catastrophic weather event», причём очень серьёзный. Пилоты прекрасно знали, чем это всё грозит. Поэтому они немедленно запросили разрешения у «башни» на облёт шторма манёвром слева. Разрешение было тут же выдано. Пилоты кинули машину влево, руководствуясь данными бортового радара. Это движение штурвалом они, по расшифрованным данным «чёрного ящика», повторяли трижды, стремясь избежать лобового столкновения с фронтом грозы. Манёвр, можно сказать, почти удался. Об этом свидетельствуют данные спутникового наблюдения, зафиксировавшего момент крушения: падение произошло на самой кромке шторма.

В англоязычных отчётах это фигурировало под названием «the edge of the storm» или «the margin of the storm». К сожалению, как уже упоминалось, по кромке гуляют боковые ответвления, рукава шторма, которые не видны на радаре, но в которые не дай Бог никому попасть. Содержащейся в них энергии может быть не меньше, чем во фронте, и они столь же опасны. Правда, есть всегда шанс их избежать, если повезёт. А при фронтальном вхождении в грозу избежать туч, молний и турбулентности невозможно.

Пилоты, разумеется, выбрали манёвр. Есть сведения, всплывшие в ходе расследования через четыре дня после катастрофы, что они в момент нарастания кризиса, теряя драгоценные минуты, связывались с диспетчерской башней в Буркина Фасо и пытались получить разрешение на пол-

ный разворот самолёта с возвращением назад. Это было бы самым разумным, хотя и самым дорогостоящим вариантом действия. Но по не совсем понятным причинам шанс был упущен. После катастрофы один из «чёрных ящиков» (тот, который записывал устные переговоры в кабине, речь пилотов) был повреждён, считать с него не удалось ничего. Эксперты установили, что неисправность в самописце была ещё до полёта, а не была вызвана крушением. Но запись у диспетчеров подтвердила, что вариант возвращения назад рассматривался. Почему же экипаж не принял нужных действий, не вернулся? Почему повторилась ситуация над Ростовом, когда турецкий борт развернулся и ушёл назад, а арабский борт разбился? — Тут надо знать внутреннюю «кухню» гражданских авиационных перевозок, чтобы это объяснить. Всё дело, как всегда, в деньгах.

Владение авиакомпанией по своему характеру есть технически сложный и рискованный бизнес. Многие не справились и разорились. Погибла прославленная «Pan American». В 1991 году я видел в Схипхолье, как самолёты этой авиакомпании заканчивали свои последние рейсы. Разорилась «Alitalia», которую под шумок, в нарушение норм рыночной экономики, выручало своё правительство. Неожиданно рухнула, причём с треском, швейцарская «SwissAir». Вопрос: как могли провалиться цивилизованные, технически развитые швейцарцы? — остался без ответа. Совсем недавно пошли кверху брюхом английский «Monarch» и германский «Air Berlin». О банкротстве многочисленных авиакомпаний России и их закрытии я вообще не пишу. Лучшим примером служит близкий к правительству Москвы и находившийся под его покровительством «Атлант-Союз», от которого не осталось и следа.

Ситуация с алжирской компанией «Air Algerie» складывается не лучшим образом. Да, летают, да, пока ещё держатся, но звёзд с неба не хватают, и не всё у них получается. В июле 2014 года у них в какой-то момент не оказалось исправного самолёта для выполнения регулярного рейса по маршруту Алжир — Уагудугу — Алжир, запланированного на 23-24 июля. Отказаться от рейса было нельзя — билеты на него давно проданы. Единственный выход — обратиться к услугам чартерных авиакомпаний, которые для того и существуют, чтобы выручать в случае нужды регулярных перевозчиков. Но чартерные компании дороги. За свои услуги требуют полную коммерческую цену. Прибегать к их помощи можно только в крайнем случае, иначе разоришься.

А можно, получается, и вообще иметь авиакомпанию без самолётов: открыл билетную кассу, продал билеты, а рейсы поручаешь выполнять кому-то другому. Но владельцам авиакомпаний приходится делать всё самим, экономя и на аэропортовых сборах, и на топливе, и даже на распечатке авиационных билетов. Так мы работали в Схипхолье в авиакомпании «Avistar Airlines».

Но на рейсы 23-24 июля 2014 г. компания «Air Algerie» вынуждена была воспользоваться услугами чартерного перевозчика. Таковой оказалась испанская компания «SwiftAir». И сразу выросли расходы: обычный рейс из Алжира в Уагудугу и обратно составляет порядка восьми часов. Примерно четыре часа туда и столько же обратно. Но самолёту компании «SwiftAir» нужно было сначала прилететь из Испании в Алжир, а это лишний лётный час. Потом вернуться после выполнения рейса назад в Испанию, а это ещё лишний час. Получается, что вместо восьмичасово-



го перелёта собственными силами компания «Air Algerie» должна была оплатить десятичасовой перелёт по коммерческим ценам, а это очень дорого. Словом, с финансовой стороны в этом рейсе всё было напряжено до предела.

Технически испанцы всё выполнили превосходно. Борт пришёл, как положено, в Алжир, взял пассажиров и доставил их в Уагудугу. Обратный рейс был под номером АН 5017 и отправлялся в час пятнадцать ночи местного времени назад. В Алжир борт должен был вернуться около пяти часов утра.

Испанские пилоты, как уже говорилось, связались с башней и получили прогноз погоды по трассе. До начала полета метеосводка диспетчеров «постарела» на 2,5 часа. Пока запускали двигатели, выходили на «исполнительный» — ещё полчаса. На момент взлёта прогноз уже порядком устарел, особенно, когда дело касается тропиков. Там можно ждать от погоды любых сюрпризов.

Однажды я летел на «Руслане» как «flight manager» из Марселя в Кисангани (тогдашний Заир). Мы взлетели в Марселе, а в Кисангани не смогли сесть: весь аэродром был наглухо затянут невесть откуда взявшимся туманом. Пришлось импровизировать и вместо посадки уходить на военную базу Гбадолите ближе к Камеруну, а это 800 километров лишних. У меня бюджет сразу затрещал по швам (менеджер по рейсу ответственен за бюджет и за бортовую кассу), и я проклинал всю Африку и всех диспетчеров на свете, которые не смогли нас надлежащим образом предупредить. Но сюрпризы, увы, бывают.

Произошёл «сюрприз» и с самолётом MD-83 компании «SwiftAir», когда он выполнял обратный рейс АН-

5017 из Уагудугу в Алжир. Через двадцать минут после взлёта — вдруг обнаружение грозового фронта на бортовом радаре, затем хаотичные попытки уйти от шторма.

Так почему же испанский лётчик, командир корабля, не развернул машину решительным броском в обратном направлении и не повёл её назад в Уагудугу? Ведь переговоры об этом с диспетчером на башне велись. Это было бы единственно правильное и ответственное командирское решение. Не рисковать, не пытаться обмануть шторм или обойти его, а вернуться назад. Именно так поступил турецкий борт над Ростовом 19 марта 2016 года, когда возвратился в Стамбул.

Увы, чтобы так поступить, нужна турецкая мудрость и турецкое мужество. Ни того, ни другого у испанского экипажа наёмного судна не было. Судно-то было наёмным, самолёт был в лизинге. Компания «Air Algerie» взяла его, фактически в аренду вместе с экипажем, когда попросила выполнить рейс за них. Командир корабля рассчитал, что если он повернёт назад в Уагудугу, он не сможет сразу там сесть, а вынужден будет полетать по кругу, чтобы спалить излишнее топливо. С полными баками самолёт не может садиться. А это лишние лётные часы, за которые компания «Air Algerie» должна будет заплатить. Плюс на взлёте он уже истратил порядочное количество весьма дорогого топлива (больше всего его расходуется на взлёте, более чем полторы нормы на лётный час). Всё топливо шло за счёт «Air Algerie», которой придётся снова его заправлять. В общем, расходы, расходы...

Командир корабля предвидел страшный скандал по этому поводу между «Air Algerie» и «SwiftAir». Арабы медленно выставляют претензию: почему вернулись, поче-

му ураган не могли облететь? Другие самолёты облетели, а вы — нет, почему?! Кто возместит огромные убытки за возвратный рейс?!

Пилот понял, что его за такое самоуправство могут выгнать с работы: компания в условиях скандала всегда найдёт крайнего, и крайним окажется именно командир корабля. Такого рода вещи в лизинговых отношениях приходится согласовывать: согласна ли собственная компания на возврат самолёта? Согласна ли на это компания, взявшая машину в аренду? В условиях внезапно вспыхнувшего на радаре штормового пятна и ухода от него у командира попросту не было времени согласовать все эти финансовые детали. Переговоры с башней в Уагудугу о возвращении он провёл нерешительно. Твёрдого и принципиального командирского решения — несмотря ни на что — он не принял. Вместо того чтобы собственным приказом повернуть самолёт назад, а бухгалтеры пусть там разбираются между собой, он попытался продолжать полёт, выполнить рейс без задержки. Предполагалось сделать манёвр и попытку уйти от шторма, но всё закончилось плачевно. Самолёт ушёл влево, достиг наблюдаемой границы шторма, пошёл где-то по его кромке. Но что-то пилот не увидел, влетел в какой-то боковой рукав шторма, в локальную зону турбулентности.

Расследование показало, что борт не только швыряло, что датчики, сенсоры забил лёд. Приборы стали выдавать путанные данные, что вызвало сбой на стыке «автопилот-пилот», привело к рассогласованию между автоматическим и ручным управлением. После катастрофы, когда от самолёта уже ничего не осталось, родственники погибших, пресса, социальные сети во всём винили пилотов. Их обвиняли в трагическом происшествии.

Но все эти обвинения эмоциональны и по-дилетантски легковесны. Когда оказываешься лицом к лицу с грозой, которую не ожидал, и убегаешь от неё, то здесь — кому как повезёт. Другим бортам, которые тоже были в воздухе над западной Африкой в тот момент, повезло. Борту АН-5017 не повезло. Когда самолёт на оконечности грозы, бежит по кромке шторма, не надо винить пилотов в непрофессионализме. Просто в грозу не надо летать, и к ней не надо приближаться, иначе никакое умение не поможет. Поэтому пилотам и выдают метеосводку перед самым вылетом, без неё вообще запрещено подниматься в воздух. Получение прогноза погоды по трассе есть обязательное условие перед взлётом.

Но буквально накануне 23 июля 2014 года ни соблюдение всех предполетных требований, ни мастерство экипажа не помогли. В тот день, за день до алжирской катастрофы, произошёл инцидент на Тайване.

## **Глава 6. НОМЕР РЕЙСА TNA-222: ДОЛЕТЕТЬ МОЖНО, А САДИТЬСЯ ОПАСНО. В ТОТ ДЕНЬ НАД ТАЙВАНЕМ И ТАЙВАНЬСКИМ ПРОЛИВОМ ШЁЛ ЦИКЛОН МАТМЁ**

Маршрут был совсем небольшой. Нужно было пролететь с южной оконечности острова — аэропорт Каосюнг — на острова Пенгху (Penghu), расположенные в центральной части Тайваньского пролива между Тайванем и континентальным Китаем, до аэропорта этих небольших островов Магонг. Продолжительность перелёта меньше полутора часов. Это рейс местных авиалиний. Его в тот день выполняла авиакомпания «Trans Asia» на винтовом самолёте ATR-72-500 (типа нашего Ан-24). Номер рейса TNA-222. На борту находилось 58 человек.

По расписанию взлёт планировался на 16 часов. Но диспетчеры в Каосюнге взлёт задержали. В тот день над Тайванем и Тайваньским проливом шёл циклон Матмё. Он закончился ко второй половине дня, и все ждали, когда он совсем утихнет. Наконец башня получила сведения, что циклон ушёл далеко на запад, в сторону континентального Китая, что он уже миновал острова Пегху и находится за ними — примерно на расстоянии 40 километров к западу, трасса чиста. Поэтому самолёту в 17.30 было разрешено лететь, и в 17 часов 43 минуты борт поднялся в воздух.

В начале полета действительно всё было хорошо. Но уже через час, когда самолёт приближался к островам Пенгху, ситуация радикальным образом изменилась. Позади циклона, за задней его кромкой, стали формироваться и сгу-

щаться остаточные явления: полосы туч с проливным дождём, воздушные «ножницы» с чередованием нисходящих и восходящих потоков, участки турбулентности. Самолёт в последней фазе полёта перед заходом на посадку попал прямо в них. Получилось нечто отдалённо похожее на ситуацию в Ростове: долететь можно, а садиться опасно.

В ходе посадки самолёт влетел в эту остаточную зону туч и турбулентности. Невозможно было понять, что к чему: сплошные, непроницаемые потоки ливня, дикая болтанка, самолёт стал неуправляем. Лётчики потеряли из вида полосу и вообще на неё не попали. Самолёт зацепил хвостом за верхушки деревьев и упал на землю. Авария. Однако произошло маленькое чудо. При ударе о деревья фюзеляж не выдержал и лопнул. Хвостовая часть отвалилась. Это спасло жизни десяти человек из 58. Уцелевшие в катастрофе люди ходили потом как полупомешанные, им пришлось оказывать профессиональную психологическую помощь.

Вывод на этот раз таков: шторм опасен не только сам по себе, шторм опасен ещё и своими окрестностями, ибо в них могут развернуться побочные явления, остаточные явления. Вроде эпицентр где-то в стороне, а всё равно — катастрофа. Даже на большом удалении от шторма самолёт могут ожидать большие неприятности.

Борт SU-270 первого мая 2017 года чудом спасся, влетев в невесть откуда взявшийся сгусток турбулентности, а «rocket of clear air turbulence»; борт TNA-222 погиб.

Наш список будет продолжен, потому что мы переходим к главному событию, которое нас интересует: катастрофе малайзийского самолёта «Боинг-777» рейсом MH-17 в небе над Украиной 17 июля 2014 года.

## ГЛАВА 7. РЕЙС МАЛАЙЗИЙСКОГО САМОЛЁТА «БОИНГ-777» В НЕБЕ НАД УКРАИНОЙ 17 ИЮЛЯ 2014 ГОДА ВЫПОЛНЯЛА КОМПАНИЯ-БАНКРОТ

Начнём с небольшой технической детали: рейс выполняла компания-банкрот «Malaysian Airlines», переживавшая невероятные финансовые трудности, она доживала последние дни. Официальное банкротство фирмы произошло очень скоро после того трагического события, и правительство страны вынуждено было убрать её с рынка перевозок как частную фирму. Фирму сократили, а оставшуюся часть национализировали, превратив в государственную организацию. Но тогда, в июле 2014-го, многим казалось, что этого ещё можно избежать, и компания изо всех сил старалась выжить. Брифинги, инструктажи экипажам следовали один за другим. Всех призывали экономить, каждого — на своём месте. Дрожали над каждым долларом, над каждой тонной топлива. Командирам говорили: сокращайте простои, сокращайте стоянки, и чтоб был минимум расходов на отель. Эффективность во всём! Персонал компании находился в нервном состоянии, потому что маячило сокращение штатов, и каждый боялся потерять своё место. Такой атмосфере в организации не порадуешься.

Наступил злополучный день — четверг, 17 июля 2014 года. Экипаж в Схипхолье начал готовиться к вылету. Предстояло осуществить беспосадочный перелёт из Амстердама в Куала-Лумпур, это примерно 13 часов полёта.

Для самолёта такого типа — предел, практически максимум, что может преодолеть «Боинг-777» с полной загрузкой (на борту было в общей сложности 298 человек).

Экипаж, как положено, обратился перед вылетом на башню за прогнозом погоды. Он был благоприятным. Никаких осложнений, никаких сюрпризов по трассе: можно лететь. Взлёт состоялся по расписанию. Самолёт набрал свою крейсерскую скорость около 900 километров, потолок примерно на 11 тысяч метров и взял курс на Куала-Лумпур. Полёт проходил над территориями многих стран. Поначалу он шёл в зоне Евроконтроля над Европой, потом пошёл над территорией Украины. Всё вроде выглядело нормально.

Но тут метеоусловия преподнесли сюрприз. Местное время около 16 часов. 17 июля: лето, жара. На юге страны два моря: Чёрное и Азовское, каждое со своим собственным гидрологическим режимом. Каждое ведёт себя по-разному в условиях жары. Глубокое и холодное Чёрное море, а вслед за ним — обширное, но мелководное Азовское море с глубиной всего десять метров. По существу, озеро. Оно хорошо прогревается летом и парит, выбрасывая в атмосферу клубы влаги. Всё это наверху где-то конденсируется, смешивается с потоками, идущими от Чёрного моря. А рядом — суша, сухие степи в жаркий летний день. В общем, почти «бермудский» треугольник. Он роковым образом проявит себя полтора года спустя — 19 марта 2016 над Ростовом — о чём мы уже писали выше. Но пока ещё только 17 июля 2014 года. Ближайшая драма произойдёт совсем скоро, меньше, чем через час.

## ГЛАВА 8. ДИСПЕТЧЕРЫ УКРАИНСКОЙ СЕТИ ПОЛУЧИЛИ ТРЕВОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ: НАД АКВАТОРИЕЙ АЗОВСКОГО МОРЯ РАЗВОРАЧИВАЕТСЯ «ВЫСОТНЫЙ ШТОРМ»

Диспетчеры украинской сети получили тревожное сообщение: над акваторией Азовского моря разворачивается «a catastrophic weather event», высотный шторм. А трасса малазийского борта проходит прямо над территорией Азовского моря, таков его запланированный, установленный маршрут. Но над Азовским морем в ближайшее время лететь нельзя — смертельно опасно. Борт был в воздухе, а высотный шторм развился уже после взлёта самолёта, и его никто не мог предсказать. Он развивался и усиливался буквально на глазах.

Диспетчерская служба начала переговоры с самолётом МН-17. Слежение осуществлялось из диспетчерского пункта в Днепропетровске. Никаких претензий к качеству сопровождения самолёта нет: диспетчеры поставили его в известность об изменившейся ситуации в срок и надлежащим образом. Борту предложили изменить курс. Но как?

Дело в том, что самолёты не могут выбирать себе маршрут, нужный только им. Они летают по специально обозначенным коридорам, по воздушным трассам, которые снизу высвечены радиомаяками. Эти путевые точки, точки вдоль пути, так и называются по-английски: way-points. Самолёт идёт по этим way-points и не может отклоняться от них. Они проложены в стороне от стратегически важ-

ных объектов, чтобы не было повода для беспокойства и провокаций. Если отойти от них, полететь произвольно, сойти с трассы, то начнёшь летать как Пауэрс 1 мая 1960 года\*. Это тогда не понравилось Советскому Союзу, и ПВО страны не преминуло выразить Пауэрсу свой протест. Поэтому больше никто этот опыт не повторяет.

Летать можно только по установленным, строго обозначенным трассам, а если какая-то из них вдруг закроется, диспетчер тебя разведёт и предложит тебе другую трассу. Так работает служба управления воздушным движением.

Диспетчер в Днепропетровске сказал экипажу борта МН-17: ваша трасса, пролегающая над Азовским морем, закрыта. Лететь там сейчас нельзя: высотный шторм, его надо облетать. Понятно, что никто не предлагал борту возвращаться в Амстердам: это было слишком далеко. Речь шла о варианте облёта шторма. Когда самолёту нужно свернуть куда-то в сторону, геометрически есть всегда два варианта: можно повернуть налево, а можно повернуть направо. То же самое было и в данной ситуации. Самое безопасное было осуществлять полёт как можно дальше от Азовского моря, вообще не подлетать к нему, попытаться пройти у шторма за спиной. Для этого надо было от намеченной трассы повернуть направо.

Воздушное движение над Чёрным морем организовано так, что была одна трасса, которая позволяла этот ма-

---

\* Фрэнсис Гэри Пауэрс (англ. Francis Gary Powers; 17 августа 1929 — 1 августа 1977) — американский лётчик, выполнявший разведывательные задания для ЦРУ. Пилотируемый Пауэрсом самолёт-разведчик U-2 был сбит во время полёта над Свердловском 1 мая 1960 года. Пауэрс выжил, был приговорён советским судом за шпионаж к 10 годам лишения свободы. Наказание отбывал в тюрьме «Владимирский централ» (ныне СИЗО № 1 Владимира). Через полтора года был обменен на советского разведчика Рудольфа Абея, разоблачённого в США. — *Примеч. ред.*

нёрв. Надо было уйти на юг, на Турцию. С технической точки зрения это было совершенно безопасно, потому что шторма при этом вы никак не касаетесь. За Турцией, правда, идёт тяжёлая страна Сирия, где в тот момент шла война. (Она, кстати, идёт до сих пор.) Над зоной военных действий летать нельзя. Диспетчеры туда самолёты не выводят, и правительства воюющих стран их к себе, в своё воздушное пространство, не допускают. Это к тому же запрещено ещё и по условиям страховки. Для полёта над зоной военных действий нужна совершенно особая, специальная страховка, которая оплачивается дополнительно. Обычной страховки не хватает.

Поэтому после Турции борт МН-17 не мог бы пролететь над Сирией. Ему пришлось бы спуститься ещё ниже: на Кипр, на Израиль, Саудовскую Аравию и уходить далее на Эмираты. Но у самолёта ограниченный запас топлива. Его хватает впритык на беспосадочный перелёт Амстердам — Куала-Лумпур по обычной трассе, но никак не на такой круговой облёт. Вблизи Эмиратов у самолёта уже порядком поизрасходуется топливо, и до Куала-Лумпур он никак не дотянет. Поэтому придётся садиться где-нибудь в Дубае. А это лишняя посадка, аэропортовые сборы, техническая обработка самолёта (это называется «technical handling»), обработка пассажиров (она называется «passenger handling»), заправка ещё раз топливом. Короче, большие дополнительные расходы. Речь идёт о потерях в десятки тысяч долларов. Для компании-банкрота, компании, которая находится в состоянии финансового краха, это как нож в спину.

Естественно, командир МН-17 был в ужасе от такой перспективы. Он только что участвовал в брифинге, в семи-

наре на тему «как нам сэкономить каждый цент», а теперь, вдруг, его рейс должен принести компании тысячи долларов убытков. Поэтому он очень настойчиво задал вопрос диспетчерам: нет ли какого-то другого варианта облёта.

Понятно, что такой вариант был. В любой ситуации можно повернуть как направо, так и налево. У диспетчеров в Днепропетровске был второй вариант облёта: с поворотом от трассы налево. У них в распоряжении была ещё одна международная трасса. Она идёт к северу от Азовского моря, и по ней тоже можно было пустить самолёт. Это трасса, ведущая на Ростов, с передачей там борта под контроль ростовского диспетчерского пункта. Диспетчера России могли бы дальше провести самолёт над своей территорией и где-то ближе к Каспию развернуть его назад на исходную трассу. В этом случае у МН-17 хватало топлива, чтобы дойти до Куала-Лумпур без посадки. Финансовые показатели рейса в таком случае не были бы нарушены.

Командир корабля, который просчитывал в уме все эти соображения, вёл себя в тот момент скорее как бухгалтер, чем как капитан воздушного судна, но такова уж ситуация во всех авиакомпаниях, переживающих нужду — они навязывают командирам несвойственные им функции. Вот и сейчас экипаж МН-17 был в первую очередь озабочен вопросом: как сэкономить деньги? Понятно, что это очень плохо, что это граничит уже с должностным преступлением. Налицо нарушение устава, прямых обязанностей командира корабля, который должен думать только о безопасности вверенных ему жизней и ни о чём другом. Но это мы сейчас задним числом так говорим. В тот момент, 17 июля 2014 года, реально перевешивали другие соображения.

Диспетчерский пункт в Днепропетровске сообщил экипажу об этом втором варианте облёта с поворотом налево. Но тогда надо было пройти к северу от Азовского моря, по имеющейся там воздушной трассе. Пройти по северной кроме шторма или довольно близко к ней. Динамику шторма, как мы знаем, в точности предугадать невозможно. Знал об этом и командир корабля, капитан МН-17. Знали и диспетчера.

Шторм с Азовского моря медленно смещался на север — северо-восток в направлении на Ростов. Борт МН-17 приходилось уводить туда же. Другой трассы у диспетчеров в Днепропетровске не было. Вот так жёстко стоял вопрос: либо уходим на юг на Турцию, Кипр, Израиль, либо уходим на север и тогда идём через Донбасс на Ростов.

## **Глава 9. РЕЙС МН-17: КТО В ШТАБ-КВАРТИРЕ В КУАЛА-ЛУМПУР ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ ЗА КОМАНДИРА КОРАБЛЯ?**

Командир прекрасно понимал свою ответственность. Он не был новичком в авиационном деле. Поэтому он попросил у диспетчеров тайм-аут для принятия решения. Однако не только для собственного размышления, но и для звонка в Куала-Лумпур. Командир не хотел принимать трудного, финансово неприятного решения сам. Он хотел всё сначала согласовать со своими работодателями.

В приведённом выше примере у испанских лётчиков над Буркина Фасо времени для согласования не было. Им пришлось импровизировать. А вот тут-то время было.

Командир, однако, хотел, чтобы выбор за него сделал кто-то другой, чтобы ему дали приказ лететь на Турцию, Израиль, Эмираты, таково решение как штаб-квартиры компании, мол, мы готовы нести убытки. Разумеется, если ему скажут: лети на север, обходи шторм слева, он это сделает. Он выполнит решение штаб-квартиры компании, отказавшись от собственного мнения.

Именно такую ошибку сделал экипаж арабского рейса 19 марта 2016 над Ростовом. Вместо самостоятельного принятия финансово трудного, но безопасного решения — уходить на Краснодар — они стали согласовывать, спрашивать мнения, ждать решения головного

офиса. Головной офис, а это в первую очередь, бухгалтеры, посоветовали привлечённому кипрскому пилоту походить «по корбочке». Эти манипуляции привели к катастрофе. Здесь концептуально повторилась та же ситуация.

Перед тем, как выходить на связь с Куала-Лумпур и спрашивать их мнение, командир МН-17 уточнил у диспетчера в Днепропетровске, в какой мере пригодна для полёта северная трасса. Диспетчерская служба со всей ответственностью заверила, что пока трасса свободна от грозы, шторм на радаре не просматривается. Шторм всё ещё висит над Азовским морем и до суши ему пока далеко. Так что лететь севером можно, а там диспетчеры в Ростове вернут самолёт на изначально запланированный маршрут.

После этого командир позвонил в Куала-Лумпур и доложил обстановку. В Куала-Лумпур, учитывая разницу во времени, был уже поздний вечер; рабочий день уже кончился. Работала вечерняя смена, которой руководил дежурный менеджер («duty manager»).

Днём с высшим руководством компании, возможно, было бы принято какое-то другое решение. Но вечерняя смена не пожелала брать на себя слишком большую финансовую ответственность. После некоторого согласования на месте, было решено согласиться с предложением украинской стороны и пойти по северному маршруту.

Это решение и было передано командиру корабля. Работавший в вечернюю смену менеджер принял за него это решение и избавил от ответственности. Кто ещё в Куала-

Лумпур в этом участвовал? С кем согласовывался вопрос, кто, в конечном счёте, дал санкцию? Эти детали до конца не ясны.

Поскольку полет закончился катастрофой, об этом стараются не говорить, предпочитают помалкивать. Вопрос нигде не обсуждается. А ведь это важно знать, кто был тем конкретным человеком, который дал указание лететь севером. Кто это был: генеральный директор, его заместитель? До кого удалось дозвониться в тот вечер дежурному менеджеру, или он принимал решение сам?

Получив указание от штаб-квартиры в Куала-Лумпур, командир МН-17 сообщил о принятом решении диспетчеру в Днепропетровск. Телефонные разговоры с Куала-Лумпур заняли какое-то время. За это время шторм не стоял на месте; ситуация над Азовским морем могла измениться. Но это уже не имело значения. Второй раз погоду там уже не проверяли, и диспетчер не отказался от своего ранее сделанного предложения лететь по северной трассе.

Всё остальное пошло уже само собой. Самолёт, не долетая Крыма, развернулся в воздухе и сделал поворот налево. Поворот, который даже западные средства массовой информации не смогли затушевать, не смогли полностью скрыть. Они, правда, стараются о нём не говорить и ничего не объяснять, но всё же факт остаётся фактом: трасса полёта над Донбассом по линии Дебальцево — Грабово — Ростов не есть исходная трасса МН-17.

В части западных репортажей этот поворот налево упоминается, и маршрут ими вычерчивается правильно.



А вот в части репортажей о нём вообще не говорят, и маршрут вычерчивается совершенно неправильно, с фальсификацией, как если бы изначально самолёт планировал лететь над Донбассом. Это откровенная дезинформация, злонамеренное искажение фактов. Надо, однако, знать, в чём именно она состоит. Тогда с этой фальсификацией можно будет бороться.

## **ГЛАВА 10. ИТАК, САМОЛЁТ ПОШЁЛ ЧЕРЕЗ ДОНБАСС... ПРИБЛИЖАЛОСЬ ВРЕМЯ 16 ЧАСОВ 20 МИНУТ...**

Итак, самолёт пошёл через Донбасс. Диспетчеры в Днепропетровске вполне грамотно вели его. Его также уже ждали и российские диспетчеры в Ростове, которых надлежащим образом предупредили. Они готовились вернуть борт в районе Каспия на его исходную трассу. Ничто пока не предвещало беды. Местное время было 16.00, до катастрофы оставалось ещё около двадцати минут.

Что делал в это время высотный шторм над Азовским морем? Мы знаем его общее направление: он смещался на север — северо-восток. Но мы не знаем динамики шторма: как быстро это происходило. Известно, что с земли он был совершенно невидим, и у поверхности земли не ощущался. Спросите у любого человека в Керчи, помнит ли он шторм в тот день. На земле всё было тихо!

Но это совсем другое погодное явление, совсем другого типа. Речь идёт о высотном шторме, об очаге катастрофической турбулентности на большой высоте. Его так и называют: «catastrophic weather event». Через несколько минут он себя продемонстрирует.

Известно, что у штормов такого типа есть не только эпицентр. В который раз напомним: у них есть ещё и боковые ответвления, рукава, спиралевидные щупальца. Это непрерывно меняющаяся, динамичная система. Она не стоит на месте, и трудно сказать, как далеко простирается её влияние.

Борт SU-270, например, влетел первого мая 2017 года в очаг турбулентности, вызванный каким-то отдалённым штормом над поверхностью Индийского океана. Этот локальный сгусток непогоды сформировался в зоне стыка суши и моря, пришёл туда и оказался прямо на пути самолёта. Это едва не вызвало катастрофу. Спаслись чудом.

В ситуации с МН-17 всё гораздо ближе, всё ясней. Борт проходил почти по самой кромке шторма, вблизи его северной границы. Мы не знаем, как далеко от эпицентра. Но речь идёт о десятках километров, а не о сотнях.

Приближалось время 16 часов 20 минут. Самолёт был уже глубоко над Донбассом. И в этот момент произошло то, чего не ожидал никто, но потенциально боялись все: самолёт влетел в сгусток катастрофической турбулентности, в штормовое пятно.

На экране радара оно в чистом виде не просматривалось, но были, были видны густые тучи к северу от Азовского моря. Они на экране показываются тёмно-пунцовым цветом. Трудно сказать, какая из этих туч оказалась для самолёта роковой. Никто из пассажиров не выжил, чтобы хоть что-то рассказать.

В результате катастрофы «Лансы» над Перу одна пассажирка, как мы знаем, выжила и смогла что-то сообщить, а тут — никого. Ни одного свидетеля не осталось в живых. Поэтому мы можем ориентироваться только по расположению обломков на земле. Они все были найдены; их координаты известны, и из характера их повреждений вытекают вполне определённые выводы.

## **ГЛАВА 11. КЛАССИЧЕСКИЙ СЛУЧАЙ МГНОВЕННОЙ РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ САЛОНА САМОЛЁТА НА БОЛЬШОЙ ВЫСОТЕ, ИЛИ НЕСКОЛЬКО СЛОВ О НАЙДЕННЫХ ОБЛОМКАХ**

Самое примечательное, что очаг обломков был не один. Очагов было два. Расстояние между ними было около 23 километров. Первый крупный обломок был обнаружен в районе населённого пункта Дебальцево. Это значит, что самолёт начал разваливаться на высоте, до Дебальцево. Обломку требуется время, чтобы долететь до земли. Он летит с высоты 11 тысяч метров и движется при этом по баллистической траектории. Всё это специалистами хорошо рассчитывается. Дебальцево лежит прямо по трассе полёта, и это позволяет примерно указать точку в воздухе, где началось крушение самолета.

Упавший вблизи Дебальцево обломок, оказался правым крылом самолёта вместе с двигателем и элементом фюзеляжа. Его привезли, как и всё остальное, в Голландию. Обломки и сейчас можно осмотреть. Они лежат на полу в ангаре на авиабазе Гилзе-Райен (Gilze-Rijen). Их не стали собирать заново, отказались реконструировать самолёт. У американцев были на то свои причины. Они курируют расследование; они являются автором «политической версии», для которой заново собранный самолёт представляет большую опасность. Можно увидеть такие вещи, которые с их версией произошедшего никак не согласуются. Определённые инженерные решения нельзя скрыть. Они при реконструкции станут

очевидными, вылезут наружу, а вся политическая версия затрещит по швам. Поэтому и не собирают. Но об этом после.

Сначала несколько слов о найденном обломке. Тот факт, что им оказалось правое крыло вместе с двигателем, говорит нам о том, в какой последовательности происходило разрушение самолёта. Оно началось с правой стороны от фюзеляжа в виде разрушения несущей плоскости.

Нечто похожее было и с рейсом «Лансы». Там тоже было оторвано правое крыло, после чего самолёт распался в воздухе. Обломки от «Лансы» лежат разбросанными в джунглях на площади в 15 квадратных километров. Такой оказалась динамика их разлёта с высоты порядка шести с половиной километров.

В случае с МН-17 обломки и тела, разбросаны в радиусе десяти километров от трассы. Общая площадь разброса получается больше, но и высота полёта была больше. Скорость в 900 километров в час, характерная для «Боинга-777», существенно выше скорости винтового самолёта. Тела и обломки на Украине собирали в круговом радиусе 10 километров, но в линейном плане траектория падения обломков вытянута до населённого пункта Грабово. Это точка падения передней части фюзеляжа. За Грабово ничего не найдено. Тут упала носовая часть фюзеляжа с левым крылом и оставшимся на нём двигателем. Все прочие обломки линейно распределились на участке в 23 километра от Дебальцево до Грабово с радиусом разлёта влево-вправо порядка десяти километров.

Аэродинамические расчеты показывают, что всё так и должно было быть. Обломки летели с высоты 11 километ-

ров с изначальной скоростью 900 километров в час. Их неправильная форма не позволяла им стабильно планировать; падение вниз шло хаотично. Поэтому обломки вместе с телами находили в разных местах.

Отмечу очень важную деталь: все найденные тела были практически голыми. С них была сорвана одежда, трупы оставались только в нижнем белье. Это поразило тех, кто их находил, это есть на всех видео, посвящённых данной теме. Поисковики и журналисты, снимавшие место катастрофы в первые часы, изумлялись: почему тела голые? Вот тело ребёнка. Почему он оказался без одежды? Кто успел его раздеть?

И почему все тела кажутся как бы раздутыми изнутри? Как будто какие-то восковые. Кровь из трупов не течёт, а больше похожа на гель, на желе.

То, что видели журналисты, есть классический случай мгновенной разгерметизации салона самолёта на большой высоте. Давление воздуха снаружи вдруг резко падает. Оно приходит в дисбаланс с давлением внутри организма: в лёгких, в полостях тканей, в крови. Дисбаланс приводит к тому, что тело как бы раздувается изнутри, становится на вид «восковым», что приводит к мгновенной смерти человека. Кровь теряет жидкостную консистенцию и превращается в сгусток, в гель, который больше не течёт, что и увидели очевидцы.

Из-за того, что возник дисбаланс, давление воздуха, находящегося между одеждой и телом, более не компенсируется давлением воздуха снаружи, отчего одежда начинает подниматься, вспучиваться пузырем. Её воздушным потоком тут же срывает с тела. Шанс остаться имеет только нижнее бельё, плотно прилегающее к телу, это и было обнаружено у найденных на земле трупов.

Когда самолёт начал разваливаться в воздухе, тела с большой высоты стало разбрасывать в разные стороны. Но клиническая картина у всех одна и та же: «восковой» характер тел, раздутость изнутри, желеобразное состояние крови. Это как бы крайний вариант «кессонной» болезни. Плюс отсутствие одежды на телах. Для специалистов всё это — как открытая книга. По указанным признакам можно безошибочно определить, что произошло в воздухе. Отрыв правого крыла вызвал образование огромной дыры в фюзеляже с его последующим катастрофическим разрушением. Дыра привела к мгновенной разгерметизации самолёта, что на высоте 11 километров означало практически мгновенную смерть всех пассажиров: их лёгкие как бы «взорвались» изнутри.

Разрушение фюзеляжа привело к тому, что оказались разорванными проходящие вдоль корпуса кабели, обеспечивающие подачу тока и образующие электрическую сеть самолёта. Из-за этого электрический сигнал не смог пройти к кислородным маскам, висящим над каждым пассажирским сиденьем, и они не сработали, не пришли в движение. Ни одна из масок не оказалась выброшена из своего гнезда. Они попросту не получили надлежащего импульса. Эта система аварийного выбрасывания кислородных масок является многократно дублированной. Сигнал к ним идёт и от генераторов, находящихся в двигателях, и от аккумуляторов. Дублирование делается для того, чтобы кислородные маски сработали при разгерметизации в любом случае: от этого зависит выживание пассажиров. Они должны упасть в случае начавшейся утечки воздуха. Пассажиры должны их надеть на себя и на детей и воспользоваться ими, пока экипаж будет сни-

жать самолёт до высоты пяти тысяч метров, где уже можно нормально дышать.

Технически отрыв правого крыла вместе с частью фюзеляжа вполне способен произвести такое разрушение электросети. А вот всё остальное — дырки в корпусе, вызванные шрапнелью — на такое не способны. При образовании дырок в корпусе, вызывающих разгерметизацию салона, выброс кислородных масок должен произойти. Они должны экстренно выпасть и спасти пассажиров. Но все кабели, ведущие к ним, разорваны, маски остались на месте. Это единственно технически возможная схема.

## ГЛАВА 12. «ВЕТРЯНЫМИ НОЖНИЦАМИ» СНАЧАЛА СРЕЗАЕТСЯ КРЫЛО. ОНО И УПАЛО ПЕРВЫМ У ДЕБАЛЬЦЕВО

Описание собственно самой катастрофы не может занять много времени. Всё началось и кончилось в одно мгновение. Самолёт влетел в зону турбулентности, в боковой рукав шторма, когда пытался таким образом уйти от него. Это был обход по левой кромке штормовой зоны. Всё это мы уже видели и с рейсом АН-5017 над Африкой, и с рейсом QZ-8501 над Индонезией.

Отрыв крыла с последующим разрушением фюзеляжа не является для авиации чем-то необычным. Конструкция самолёта обладает ограниченной прочностью, и если пределы её превышены турбулентностью, самолёт разрушается. Стык крыла и фюзеляжа этой нагрузки не выдерживает, крыло отрывается.

Приведённый выше пример с «Лансой» является в этом плане классическим, хрестоматийным. Пример с рейсом «Аэрофлота» SU-270 первого мая 2017 года относится к той же категории. Но там крыло «Боинга-777» всё-таки выдержало, и дело ограничилось 27 ранеными пассажирами. А вот в случае рейса МН-17 рывок оказался сильнее, и это превысило расчётные пределы прочности планера. По-английски такая ситуация, когда уплотнённый воздух буквально разрывает, разрезает самолёт, называется «wind-shear». Буквально это переводится как «ветровые ножницы» или «ветряные ножницы». Широкая распространённость данного явления привела и к появлению специального термина.

С «Боингом» рейса SU-270 «ветряные ножницы» швыряли самолёт как щепку, но он всё-таки остался цел. В случае рейса МН-17 тот же самый феномен привёл к отрыву правого крыла. Оно упало у Дебальцево.

Если бы у Дебальцево упал какой-то другой элемент конструкции, например, часть хвостового оперения, ещё могли бы быть какие-то сомнения. Но упало именно крыло, которое является несущей поверхностью, на которое в полёте приходится основная нагрузка. Самолёт в полёте опирается именно на крыло. Если происходит удар «воздушными ножницами», он идёт в крыло. Его и отрывает. Поэтому первым на земле лежало крыло, а всё остальное уже потом. Причиной разрушения самолёта вблизи Дебальцево стал отрыв правого крыла.

А что же произошло потом? Как прореагировала диспетчерская башня на происходящее, когда самолёт исчез с радара?

Это вызвало на диспетчерском пункте панику. Налицо были признаки должностного преступления. В диспетчерских кругах в качестве типичного примера изучают столкновение в воздухе 11 августа 1979 года в районе Харькова двух самолётов, в результате чего погибла футбольная команда «Пахтакор». Столкновение было вызвано всецело ошибкой диспетчера. Так что же, ещё одна ошибка? Потенциально рискованное решение пустить самолёт слева в обход шторма оказалось опрометчивым и привело к его гибели. Понятно, что малайзиец сам просил об этом. Но это вас, как диспетчеров, не оправдывает. Вы, как профессионалы, должны были это предусмотреть.

Обстановке на диспетчерском пункте в тот момент можно только посочувствовать. Равно как и эмоциональному состоянию диспетчеров. Но надо было что-то делать. Надо было срочно направить туда поисковиков и посмотреть, что случилось. Подняли по тревоге военных. Когда ЧП такого масштаба, все реагируют очень быстро. У украинских военных, однако, на «крыле» не было ни одного исправного истребителя. Все «МиГ-29», которые там ещё оставались, находились в лётно-непригодном состоянии. Единственное, что способно было летать, это штурмовики «Су-25». Их и послали.

Минут через пятнадцать после катастрофы Су-25 прибыл в зону происшествия. Он облетел её сверху, не снижаясь. Этот полёт видели местные жители. Отсюда сложилась первая «легенда», что это не штурмовик, а истребитель, который, дескать, сбил МН-17. Молва людская пытается для всего найти объяснение, и даже явная несуразность во времени — сначала падает самолёт, а через пятнадцать минут появляется «истребитель» — её не смущает.

Поскольку штурмовик Су-25 не садился, а только совершал облёт территории, оставаясь на приличной высоте, трудно сказать, один это был самолёт или два. Украинские военные молчат, ничего не говорят, — американские кураторы запретили им говорить. Местные жители, наблюдавшие с земли, в своих показаниях разнятся. Кто-то говорит, что был один самолёт. Кто-то говорит, что два. Их вроде бы видели один за другим: они пришли с интервалом, покружили, потом улетели.

Всё это, однако, не имеет к самой катастрофе никакого отношения. Катастрофа уже состоялась, уже про-

изошла. Всё это не более, чем послесловие, действие «post factum». В плане самого события уже ничего нельзя было изменить. Его сценарий теперь вполне понятен. Пилот обанкротившейся компании столкнулся в воздухе с неординарной ситуацией: через три часа после взлёта по трассе возник высотный шторм. Облетать его безопасным маршрутом было слишком дорого. Пилот запросил альтернативу и получил её в довольно рискованной форме: облёт по северной кромке шторма. Это привело к гибели самолёта, пассажиров, экипажа.

### ГЛАВА 13. ПОЧЕМУ УКРАИНСКИЕ ВЛАСТИ ИЗЪЯЛИ ПЛЁНКУ, А ДИСПЕТЧЕРА, КОТОРЫЙ ВЁЛ ПЕРЕГОВОРЫ С МН-17, СПРЯТАЛИ И ЗАСЕКРЕТИЛИ?

Переговоры борта МН-17 с диспетчерским пунктом очень легко проверить, потому что в деле управления воздушным движением действует незыблемая практика: абсолютно все переговоры диспетчерской службы записываются на плёнку. Это установлено законом. И то, что диспетчер говорит с самолётами, перемещающимися по аэродрому, и то, что он говорит с самолётами в воздухе. Это требование неукоснительно соблюдается, и из него не бывает исключений.

Разумеется, украинские власти сразу же изъяли плёнку. Получить к ней доступ невозможно. Самого диспетчера, который вёл переговоры с МН-17, спрятали, убрали, засекретили. Говорить об этом в украинских авиационных кругах запрещено. Неясно, кто был этим диспетчером — мужчина это или женщина — но его прячут с тем же старанием, с каким в Москве скрывают Эдварда Сноудена\*

---

\* Эдвард Джозеф Сноуден (англ. Edward Joseph Snowden; род. 21 июня 1983, Северная Каролина) — американский технический специалист и спецгент, бывший сотрудник ЦРУ и Агентства национальной безопасности (АНБ) США. В начале июня 2013 г. Сноуден передал газетам *The Guardian* и *The Washington Post* секретную информацию АНБ, касающуюся тотальной слежки американских спецслужб за информационными коммуникациями между гражданами многих государств по всему миру при помощи существующих информационных сетей и сетей связи. По данным закрытого доклада Пентагона, Сноуден похитил 1,7 млн секретных файлов. В связи с этим, в США 14 июня

(Edward Snowden), — никакого доступа к нему нет. Неизвестно даже, находится ли этот диспетчер на Украине или уже в Америке, и вообще жив ли он.

Но известна первая реакция в «башне» в Днепропетровске после того, как выяснилось, что борт МН-17 потерпел катастрофу. Это реакция чисто человеческая, защитная, эмоциональная. Надо же было что-то выкрикнуть, что-то сказать в своё оправдание. Вот и последовало: а откуда, собственно, вы знаете, что он разбился? А вдруг его сбили! Ведь там же идёт война. В том регионе ведутся боевые действия. Ранее при заходе на посадку из заплечных систем уже сбивались самолёты: и Ан-26, и Ил-76. Вдруг то же самое произошло и на этот раз? Почему бы и нет?

Несмотря на абсурдность такого рода заявлений применительно к борту, идущему на высоте 11 тысяч метров, кое-кому они показались очень привлекательным. Этими «кое-кем» оказались контролирующие всё происходящее на Украине американцы. Они обосновались в штаб-квартире СБУ в Киеве, заняли там целый этаж. Это теперь их филиал, их региональное отделение. Они ведут отсюда «битву за Украину».

После падения МН-17 американцев сразу же поставили в известность. Они были с первых же минут в курсе

---

2013 г. Сноудену заочно были предъявлены обвинения в шпионаже и похищении государственной собственности. Объявлен американскими властями в международный розыск. Вскоре бежал из США вначале в Гонконг, затем в Россию. 1 августа 2013 г. получил временное убежище в РФ, год спустя — трёхлетний вид на жительство, который в 2017 году продлён до 2020 года. Проживает в России за пределами Москвы (по другим сообщениям — в Москве); его точное местонахождение не разглашается по соображениям безопасности. — *Примеч. ред.*

дела, чтобы составить свой план действий. Никакого мнения Украины не спрашивалось. Вопрос стоял лишь о том, что выгодно американцам.

Особенности работы их специальных служб, которые были хорошо известны, хорошо изучены Эдвардом Сноуденом, о чём он потом рассказал, могут быть выражены одним ключевым словом: *нетривиальность*. Это выражается в нетривиальности выбора форм действия, нетривиальности подходов. К этому добавляется ещё и беспринципность, отсутствие нравственного начала. Так, совсем не так давно американцы оказали давление на международную организацию по «контролю за химическим оружием», находящуюся в Гааге, в Голландии. Организация сделала совершенно бесстыдное, аморальное заявление, что Президент Асад в Сирии применил в очередной раз хлор против собственного населения. Ложь, озвученная во имя интересов американцев, и никого более! В общем, комиссия сделала всё, что было выгодно американцам, сказала всё, что те хотели услышать. Ситуация на Украине не исключение. Там применяют те же методы.

Американские службы, ориентированные на нетривиальное действие, мгновенно ухватились за эмоциональные предположения днепропетровских диспетчеров. Они разглядели в них шанс. А почему бы и нет? Ведь это же способ нажать политический капитал. Зачем нам катастрофа самолёта по техническим причинам? Ведь за неё тут же обвинят Украину, возложат вину на диспетчеров. Пойдут разговоры о халатности, начнутся многомиллионные иски. К чему всё это? Если сказать, что самолёт «сбили» — осуществить «вброс» этой версии, пустить её в прессу —

мы сможем обвинить своих политических противников — Путина, Россию, а заодно избежать нежелательных исков против Украины. Это гораздо удобнее, гораздо выгоднее и содействует нашей «битве за Украину».

Поэтому буквально через несколько часов после катастрофы вдруг по поводу неё был объявлен режим «радиомолчания». Запрещено всякое обсуждение вопроса в авиационных кругах, пресечены все профессиональные разговоры на эту тему.



## Глава 14. Как упавший самолёт стал удобным предложением для раздувания антироссийской истерии? Стратегию лжи откатали на Ираке

Антоновскому КБ в Киеве, которое было уверено, что именно ему поручат расследование катастрофы (кому же ещё?!) запретили вообще всякое к ней касательство.

Это было более чем странно. «Антоновцы» были от такого шага в недоумении. Как так? Прославленное ОКБ в Киеве является ведущим специалистом на Украине в области как создания, так и эксплуатации гражданских самолётов. Никого другого попросту нет. Картотека авиационных происшествий у «антоновцев» огромная. Она ведётся с конца сороковых годов. Это все те катастрофы, в расследовании которых они принимали участие. Накоплен громадный опыт. Определённые вещи видны с первого взгляда, понятны с полуслова. Почему решили не привлекать этих признанных экспертов, изолировать их? Ведь катастрофа произошла на территории сопредельной Украины.

Мои друзья в Киеве объяснили: потому что американцы не хотят, чтобы это дело расследовалось. Потому что у них свой политический интерес. С этой целью было преподнесено прессе мнение американских, с позволения сказать, «технических» специалистов, что к авиакатастрофе причастна Россия.

Вероятно, нет на земле человека, который бы не слышал, что самолёт сбил Путин. Самолёт сбили по прямо-

му указанию Путина. Самолёт сбили при попустительстве Путина. Самолёт сбила российская ракетная система «Бук», а «Бук» — это Путин. Вот кто всему виной, вот кто кровожаден. Мы введём теперь санкции против Путина, против России. Накажем Россию за крушение самолёта, за гибель сотен людей. Ведь это просто бандитизм на воздушных путях. Если не принять меры, Россия и дальше будет бесчинствовать в воздухе.

Как и следовало ожидать, «меры» тут же были приняты, санкции введены. Упавший самолёт стал удобным предложением для очередного раздувания антироссийской истерии, для очередного раунда «борьбы за Украину».

Бессовестное поведение американцев и тех, кто им подпевает, несомненно, поражает. Однако всё это уже не впервой. Всё это мы уже видели в 2003 году, когда готовилось нападение на Ирак.

16 лет назад, для оправдания своих военных действий в Ираке, американцы раздули шумиху о нарушении прав человека. В тот момент был использован очень старый, отработанный ещё Геббельсом приём, который можно назвать *приёмом двойной лжи*. В нём одна ложь маскирует другую. Одна ложь, которую предлагают обсуждать, маскирует другую, несравненно более важную.

О чём тогда говорили американцы, о чём вещали по всем каналам? Они делали следующие тревожащие, пугающие мир заявления: «угроза применения (!) Ираком оружия массового уничтожения всё более и более возрастает. Соседям грозит опасность, союзники США в опасности. Надо защитить мир от неминуемого нападения Сад-

дама Хусейна с применением атомного оружия, предотвратить ядерное нападение. Мы должны остановить его. Единственный выход, хотя мы его и не хотим, ведь мы за мир, это — вооружённая акция против Ирака, вооружённое вмешательство в Ирак, иначе агрессию не остановить. Мы вынуждены идти на эту меру, чтобы спасти свободный мир и наших союзников».

На чём строится здесь пропагандистская уловка?

Все нападки скрывают самый важный, самый главный факт: в Ираке нет и не было никакого атомного оружия. Поэтому ни страна, ни ее лидер, просто не могли никому угрожать.

И вот именно это — факт полного отсутствия в Ираке атомного оружия — американцы и попытались скрыть, затушевать пропагандистским путём.

Обсуждали всё нарастающую угрозу агрессии, непрерывно растущую опасность. Говорили, что вот-вот нападёт, вот-вот взорвёт бомбу над соседними государствами. Раздували истерию, говорили, что опасность неминуема, тем самым отвлекали внимание от главного факта: наличия или отсутствия атомного оружия в Ираке. Вся пропагандистская компания была ложью. Типично в духе Геббельса. Его уроки оказались хорошо усвоенными за океаном.

Пропагандистская атака сработала. Никто не стал возражать (а, может, и не было смелых) против вооружённого вмешательства в Ирак. Раз это нужно для предотвращения атомной войны, для предотвращения нападения Ирака на соседей — то это единственный способ предотвратить иракскую атомную агрессию.

Позже, когда Ирак был уже разгромлен и оккупирован американцами, никаких признаков атомного оружия там не нашли. Пропагандистское обоснование агрессии было полной ложью. Но это выяснилось уже потом, и, заметим, как-то вскользь. Особо акцента на этом не делали. Ну не нашли и не надо. После разгрома Ирака это уже никого особенно не интересовало.

**ГЛАВА 15. ПРОПАГАНДИСТСКАЯ ТАКТИКА АМЕРИКАНЦЕВ:  
«ПРИЁМ ДВОЙНОГО ОБМАНА» БЫЛ ПРИМЕНЁН  
В РАССЛЕДОВАНИИ АВИАКАТАСТРОФЫ САМОЛЁТА МН-17**

Указанный пропагандистский приём двойного обмана, двойной лжи, когда одна ложь прикрывает другую, был применён и в расследовании авиакатастрофы самолёта МН-17.

Как построили американцы свою пропагандистскую тактику? А вот как.

Мы имеем факт: самолёт упал, самолёт потерпел катастрофу. Теперь говорим по этому поводу следующее:

*«Данный самолёт (и тут идёт понижение голоса, чтобы определённый глагол не слишком задевал слух) был... сбит... российской ракетой «Бук»!»*

Теперь включаем следующий канал и слышим ту же версию: «Самолёт МН-17 (далее с понижением голоса) был... сбит... ракетой «Бук»!»

И на следующем канале то же самое: «Самолёт (голос понижается, чтобы не привлекать внимание к глаголу) был... сбит... поставляемой Россией ракетой «Бук»!»

Глагол «сбит» почти не слышится. Широкая публика его не замечает. Публика слышит только «Бук», «Бук», «Бук». Это то, что ей навязывается. Сбит самолет ракетой «Бук».

Своими воплями вокруг «Бука» американцы отвлекают внимание от главного, прикрывается, маскируется

главный факт: самолёт МН-17 никогда не сбивался. Выстрел по нему никогда не производился.

Ложь сидит в самом глаголе, который пытаются скрыть. Именно в глаголе «сбит», который произносят как бы походя, как бы само собой, не заостряя на нём внимания. Ложь сидит вовсе не в типе ракеты, обсуждение которой навязывают. Это вторичная, несущественная ложь. Она нужна просто для маскировки. Её цель — отвлечь внимание. Вот так работает пропагандистская машина США.

Одна, выставляемая напоказ ложь маскирует другую — несравненно более важную. Отказываясь обсуждать принципиально важный для авиационных специалистов вопрос: почему упал самолёт, что тому предшествовало? Просто кричат: «Бук», «Бук», «Бук». Для пропаганды этого достаточно. Цель пропагандистских заявлений достигнута, действительность не важна.

Её различить могут только специалисты, только люди, профессионально занимающиеся расследованием авиационных происшествий. Они вообще не слышат пропагандистскую дешёвку в виде «Бука», пропускают её мимо ушей, отбрасывают версию, которую им пытаются навязать, и сразу слышат глагол «сбит», хотя его и произносят вполголоса.

Профессионалы в расследовании крушения авиалайнера удивлённо поднимают брови: «Сбит? Это что ещё за новость? Что ещё за довесок к фактам? Пока у нас есть только один факт: самолёт потерпел катастрофу. Больше никакого факта нет. Всё остальное — вымысел. Не надо пытаться уверить нас в каком-либо вмешательстве военных в авиакатастрофу».

Фактом является падение самолёта и его обломки, лежащие на земле. Вот это и надо расследовать экспертам, и они будут расследовать. Никакого другого факта нет! *Профессионалы не станут расследовать вымысел.* Эксперт способен отличить, понять, что является фактом, а что — одна лишь, преследующая свои интересы, выдумка. Широкая публика этого не видит. Она «кушает» всё, что ей говорят. На этом основана пропаганда. А технических специалистов даже не пытаются обманывать. Их попросту не допускают к расследованию, как это произошло с «антоновцами».

Специалистам, которые пытаются заявить о фактах катастрофы, быстро затыкают рот. Так произошло в Голландии с профессором из Лейдена, профессором Маатом (professor Maat), патологоанатомом, который обследовал доставленные после катастрофы МН-17 трупы. Как специалист в области судебной патологоанатомической экспертизы, он сразу заметил, что в официальной версии что-то нет так, что официальная версия лжёт.

Ни один из покойников не погиб от удара, от механического воздействия, от физической травмы, вызванной попаданием снаряда или столкновением самолёта с землёй. Все они погибли раньше, задолго до этого. Причём погибли мгновенно — от гипоксии, от внезапной катастрофической разгерметизации самолёта на большой высоте.

Мёртвые тела стало выбрасывать в разные стороны, отчего поток срывал с них одежду, и они падали на землю почти голыми, в одном нижнем белье. Всё это возможно только в том случае, когда в корпусе самолёта образуется дыра, а сам он начинает разрушаться в воздухе. С идеей каких-то дырок, пробоин от ракетной шрапнели в левой части пилотской кабины это никак не стыкуется.

Профессор Маат осмелился высказать вслух свои сомнения по поводу официальной версии, поделиться ими. На него немедленно набросились со всех сторон, заткнули рот, причём самым жёстким способом. Началась травля со стороны министерства внутренних дел, заказные оскорбления в прессе, кампания клеветы, дискредитация. Далее последовало отстранение от работы. Сейчас профессора Маата вынудили сесть на режим «радиомолчания». Ему запрещены контакты или их эффективно блокируют. Связаться с ним, выйти по электронной почте на связь невозможно. Его адрес заблокирован или его изменили; ему запретили что-либо дальше говорить о результатах экспертиз или давать интервью. Вот так в Голландии расправились со специалистом, который не хотел лгать и имел своё честное профессиональное мнение.

Это было сделано для того, чтобы продолжала торжествовать официальная версия: «самолёт МН-17... сбит **ракетой «Бук»!**

Из текста видно, как расставлены акценты и как идёт маскировка главной лжи, содержащейся в глаголе.

Следующий шаг американской пропаганды задуман еще наглее.

## ГЛАВА 16. ЗАЧЕМ ВОЕННЫЕ, ПОДКОНТРОЛЬНЫЕ ПОРОШЕНКО, ВЕЛИ БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ В ЗОНЕ ОБЛОМКОВ, РАССТРЕЛИВАЯ ИХ ИЗ ВСЕХ ВИДОВ ОРУЖИЯ?

Американская версия утверждает, что ракета взорвалась в непосредственной близости от самолёта МР-17, примерно в метре от пилотской кабины с левой стороны. Отсюда следует, что осколками ракеты, её поражающими элементами (листообразной шрапнелью) и был сбит самолёт.

Чтобы не допустить разоблачения этой версии, понадобилось принять определённые технические меры.

Первым делом спрятали диспетчера, о чём уже говорилось, и изъяли плёнку с записью.

Далее объявили, будто у командира МН-17, сидевшего в левом пилотском кресле, нашли то ли под мышкой, то ли застрявший в рёбрах кусок металла — шрапнель от «Бука», поражающий элемент. Его, конечно, не предъявили, не показали, хотя это было в их интересах, для пущей убедительности. Но к чему вам всё это? Разве слов недостаточно? Ведь мы же, американцы, не можем лгать. Разве наши слова не являются самыми настоящими доказательствами?

Поверили ли западные средства информации этой версии? Разумеется. Точно так же они верили, что Ирак вот-вот ядерным ударом сотрет соседей, что президент Асад травит мирных жителей хлором. Поверили и распространили. По всем каналам только и говорили о кус-

ке шрапнели, найденном в теле командира, сидевшего в левом кресле. Как точно всё выходит: ракета взорвалась с левой стороны от пилотской кабины, командир сидел в левом кресле и в нём случайно застрял листовидный поражающий элемент. Чем вам не доказательство? Какого доказательства вам ещё надо?

А что же стало с телами членов экипажа? О, о них позаботились.

Лётчики были найдены в кабине самолёта, в той части фюзеляжа, которая упала в районе Грабово. Тела изъяли, поместили в запаянные гробы, чтобы никто не мог ничего осмотреть, и отправили в Малайзию. Там тела родственникам не отдали, несмотря на все просьбы, и по указанию тогдашнего премьер-министра Наджиба Разака, тут же кремировали. Ничего больше об этих телах узнать нельзя. Информация потеряна. Информацию о том, что в теле командира корабля будто бы находился поражающий элемент с «Бука», проверить невозможно.

Следующий шаг Вашингтона состоял в том, чтобы фактически отстранить Малайзию от участия в расследовании. Всё расследование было передано в руки куда более надёжной и более послушной американцам Голландии. Под предлогом того, что самолёт «Малайзийских Авиалиний» летел из голландского города Амстердама, и на его борту было большинство (196 человек) голландских пассажиров, все материалы были переданы в Нидерланды. Тогдашний премьер Малайзии Наджиб Разак согласился с этим. У него были особые отношения с Вашингтоном, полная зависимость от Америки, и он не возражал против

того, что Малайзия будет, по сути, отстранена от участия в расследовании.

Эта странная комедия продолжается до сих пор и вызывает недоумение нового премьер-министра страны Мохатхира Мохамата. Он гораздо меньше связан с Вашингтоном и ведёт себя куда более независимо. Мохатхир Мохамат уже не раз выражал возмущение ходом расследования и тем, что малайзийская сторона лишена допуска к своему собственному самолёту. Его обломки лежат на военной базе в Голландии и к ним близко никого не подпускают.

Вскоре после падения самолёта американцам потребовалось точно установить, где именно от Дебальцево до Грабово разбросаны его обломки. Эту задачу возложили на голландских экспертов. Они должны были прибыть на место и определить все координаты. По указанию Вашингтона тогдашний президент Украины Порошенко пригласил голландцев прибыть в страну. Они приехали и методично взялись за работу: нашли каждый кусок и описали место, где он находится. Стало ясно, что где лежит, то есть, была готова подробная карта места нахождения обломков самолета. Но это нужно совсем не для экспертиз.

По указанию Вашингтона Порошенко объявил направление в сторону обломков важным в военном отношении направлением и срочно начал там боевые действия.

Голландских экспертов тут же изгнали под предлогом их безопасности.

Всё это направление было стратегически совершенно бессмысленным, но цель состояла в другом. Надо

было максимально изуродовать, повредить эти обломки, чтобы из них уже нельзя было извлечь никакой технической информации о ходе катастрофы. Сказано — сделано. Голландскими экспертами были записаны, нанесены на карту все координаты, а остальное уже было делом техники. Военные, подконтрольные Порошенко, начали вести боевые действия вокруг обломков, в зоне обломков, расстреливать их из всех видов оружия — авиационные пушки, ракеты, миномётный огонь. Так продолжалось около двух недель. Американцы были довольны. Они приказали Порошенко прекратить наступление, прекратить боевые действия в этом направлении и вернуть голландских экспертов. Так и было сделано. Зону обломков вновь неожиданно объявили безопасной, и голландские эксперты туда вернулись. Теперь им предстояло собрать изуродованные обломки и вывезти их через Харьков в Голландию.

Доставка осуществлялась грузовиками. Сейчас обломки лежат на территории авиабазы Гилзе-Райен (Gilze-Rijen Air Base). Никакого доступа к ним нет. Было дано указание не собирать самолёт заново, не восстанавливать его, хотя это и является стандартной авиационной процедурой, **общепринятой** практикой при расследовании авиационных катастроф. *Американцы боются, что, если самолёт будет собран, характер его разрушения сразу станет очевидным, и пропагандистская версия лопнет.*

Это вполне могут увидеть эксперты из Малайзии, если найдут способ прорваться к самолёту, получить к нему доступ.

Это могут сделать и эксперты из ИКАО — Международной Организации Гражданской Aviации — если их привлекут к расследованию.

Всего этого американцы страшно боятся. Поэтому обломки лежат на полу в ангаре за семью замками, и реконструкция самолёта не производится.

## **Глава 17. Март 2020 года: «суд» в Амстердаме задуман как... суд над Россией, как крупная политическая акция с большим пропагандистским зарядом**

В пропагандистских целях американцами был собран только маленький кусочек — носовая часть фюзеляжа. Это было сделано незадолго перед пресс-конференцией, организованной в Гилзе-Райен. В ходе конференции было категорически запрещено задавать какие бы то ни было вопросы — небывалое в истории пресс-конференций явление.

Затем голландский ведущий начал указывать на какие-то дыры в алюминиевой обшивке — их было множество — и уверять, что это и есть доказательство, что это пробоины от поражающих элементов «Бука». Поскольку задавать вопросы запрещено, мнение ведущего никто не оспаривал. Затем он добавил от себя — сразу после завершения официальной части пресс-конференции — что самолёт сбили «повстанцы» из Донбасса, что ракета была пущена с контролируемой ими территории, и что они несут ответственность. Поскольку повстанцев поддерживает Россия, значит — во всём виновата именно она.

Март 2020 года. Готовится «суд» в Амстердаме, суд в аэропорту Схипхол, который задуман ни много, ни мало как суд над Россией, как крупная политическая акция с большим пропагандистским зарядом. Это повод для новых мер, для будущих санкций и так далее. Дирижирует

всей подготовкой, понятное дело, Вашингтон, предпочитая оставаться в тени. Голландцам отведена роль исполнителей, но выполняют они её весьма усердно.

Слабым местом является потенциальная возможность вовлечения Малайзии в расследование. Это можно попытаться сделать, ведь всё-таки это их самолёт. Но пока нынешнее руководство страны недостаточно осведомлено о действительных причинах катастрофы. Истинная причина катастрофы ими до конца не понята. Малазийское руководство склонно верить, что виновата Украина, самолёт каким-то образом сбили сами украинские военные, а потом свалили вину на Россию. Малазийское руководство, видимо, пока еще не в курсе, что главная ложь сидит в самом глаголе «сбили», что никакого факта сбивания не было. *Фактом является наличие авиационной катастрофы, а не сбивания.* Правительство Малайзии пока ещё является жертвой американского пропагандистского обмана.

Как раскрыть малайзийцам глаза на суть дела? На то, что самолёт, уходя от высотного шторма над Азовским морем, влетел в его боковое ответвление, боковой рукав, где находится огромный потенциал энергии, порождённой штормом или питающей шторм. Он попал в завихрение, в торнадо, в зону катастрофической турбулентности. Всё это называется «catastrophic weather event». Самолёт по печальному стечению обстоятельств был уничтожен тем же самым штормом, от которого убежал. Такие вещи не являются чем-то новым в авиации. Их мы уже видели и на примере рейсов АН 5017 над Буркина Фасо, и QZ 8501 над Индонезией. Над Азовским морем фактором стала, безусловно, ошибка диспетчеров, разрешивших облёт по северной кромке, давших *добро* на этот манёвр. Но это не снимает вины и с малайзий-

ского командира МН-17, который отказался принять трудное решение по уходу на юг и повёл себя как бухгалтер.

Похожую ошибку, кстати, сделал и командир арабского рейса Дубай-Ростов 19 марта 2016 года, и географически — в том же самом месте. История имеет свойство повторять себя, когда работают одни и те же факторы.

Отмечу теперь другое. Говорят, что нынешний премьер Малайзии Мохатхир Мохамад исключительно честный человек. Рассказывают, что его девизом служит принцип «absolute honesty» («абсолютная честность»). Такой человек может не побояться выявления правды, даже если она и нелицеприятна, даже если она бросает серьёзную тень на ведущую авиакомпанию страны. Использовать такое отношение премьера страны к действительности необходимо, этому помогут сделать переговоры на высоком уровне.

Другим потенциальным союзником в деле расследования катастрофы МН-17 является ИКАО\*. Эту международную организацию пока ещё не подключили к расследованию. Никто не запросил её независимого экспертного мнения. Голландцы боятся вовлечения ИКАО как огня. Международная экспертная комиссия, прибывшая на авиабазу Гилзе-Райен, немедленно всё увидит и всё раскроет. Шила в мешке не утаишь — некоторые вещи видны невооружённым глазом. Это вам не доверчивая публика и не горем убитые родственники, которых можно легко обмануть, экспертов обмануть нельзя. Эксперты смотрят на

---

\* Международная организация гражданской авиации (ИКАО от англ. ICAO — International Civil Aviation Organization) — специализированное учреждение ООН, устанавливающее международные нормы гражданской авиации и координирующее её развитие с целью повышения безопасности и эффективности. Существует с 1947 года. Штаб-квартира находится в Монреале, Канада. — *Примеч. ред.*



металл и видят линию разлома. Они могут реконструировать ход событий. Металл говорит сам за себя.

А теперь сообщу, что именно они увидят, если их допустят к обломкам, позволят войти в ангар. *Увидят то, о чём давно уже перешёптываются голландские инженеры, работающие в ангаре.* Это ведь тоже авиационные специалисты, и они способны видеть реальное положение дел.

Вот их мнение, хотя разглашать его нельзя. Вот то, о чём они говорят между собой, хотя официальная американская версия до сих пор торжествует. Голландские инженеры используют технический язык, специальную терминологию, которую я должен объяснить прежде, чем приведу сам текст.

## Глава 18. О ЧЕМ ПЕРЕШЁПТЫВАЮТСЯ ГОЛЛАНДСКИЕ ИНЖЕНЕРЫ, РАБОТАЮЩИЕ В АНГАРЕ НА АВИАБАЗЕ GILZE-RIJEN, ГДЕ ЛЕЖАТ ОБЛОМКИ МН-17

Есть такое понятие в авиастроении, в конструкции самолёта — *центроплан*. Это место в корпусе, где крыло стыкуется с фюзеляжем. В самолётостроении не говорят «крылья», не используют это слово во множественном числе. В авиации говорят «крыло». Это один конструктивный элемент. У него есть две выступающие части: правая консоль крыла и левая консоль крыла. В просторечии их можно назвать правой полуплоскостью и левой полуплоскостью. Когда проектируют крыло, его силовой набор состоит из продольных шпангоутов (лонжеронов) и поперечных шпангоутов (нервюр).

Теперь после этого предварительного терминологического разъяснения будет понятен вывод, к которому пришли голландские инженеры, имеющие доступ к обломкам на авиабазе в Гилзе-Райен. Они установили то, что сразу же разглядит любая комиссия ИКАО.

Вот вердикт голландских инженеров, вывод, к которому они между собой пришли: *«Катастрофа самолёта МН-17 была вызвана разрушением центроплана самолёта посредством отрыва правой консоли крыла. Отрыв произошёл по нулевой нервюре. За этим последовал распад фюзеляжа в воздухе и рассеивание обломков».*

Всё. Больше говорить ничего не надо. Текст говорит сам за себя. Это то, что увидят эксперты ИКАО, как толь-

ко придут на аэродром и войдут в ангар. Именно это американцы пытаются скрыть. Поэтому самолёт и не собирают, не реконструируют. Обломки продолжают лежать на полу. После мартовского суда, когда дело официально будет закрыто, их уничтожат как вещдок, чтобы никто больше никогда не имел возможности вернуться к этому делу. Поэтому надо спешить.

Спрашивается, кому интересен серьёзный разговор на эту тему? В Голландии — никому. Голландия во всех отношениях является вассалом Америки, страной, которая соглашается со всем, что говорит «старший брат». Тут искать честности, объективности и справедливости бесполезно.

А вот малайзийских журналистов данная тема может заинтересовать. У них новый премьер, который, похоже, меньше всего хочет быть лакеем Вашингтона. Это создаёт определённый политический заказ, определённую почву, в результате чего разъяснение действительных обстоятельств дела в виде серьёзной публикации, серьёзного репортажа откроет миру глаза на происшествие. Это будет нелегкое журналистское расследование. Малайзийские журналисты могут потенциально согласиться на серьёзное обсуждение вопросов:

1) Как самолёт вдруг оказался над Дебальцево — Грабово, если это не его заявленная трасса?

2) Кто его туда завернул, чьё это решение?

3) Кто озвучил возможность такого решения, и кто дал на него окончательную санкцию?

Очень большие вопросы, но они носят ключевой характер. Без ответа на них расследование вообще не сдвинется с места. От ответов на эти вопросы пойдёт дальней-

ший анализ темы. Это начало ниточки, с которого раскручивается весь клубок.

Заявленная трасса, план полёта, который подаётся в диспетчерскую в аэропорту отправления, называется по-английски «flight plan». Естественно, в том плане полёта, который был подан экипажу МН-17 в Схипхолье, не было ни Дебальцево, ни Грабово, а была стандартная для данного рейса международная трасса над Азовским морем.

Изменение маршрута произошло примерно за 20-25 минут до катастрофы, то есть, около 16.00 по местному времени. Сама же катастрофа случилась в 16.20.

Детали переговоров борта со штаб-квартирой компании в Куала-Лумпур (самый больной вопрос) поможет журналистскому расследованию, потому что плёнка с записью хранится и там. Таково требование закона, и оно едино для всех. Конечно, если только эту плёнку американцы предусмотрительно не стёрли, не уничтожили. Расследование позволит и это выявить. В общем, скандал страшный: преступление громоздится на преступлении.

С профессиональной точки зрения итоговый вывод, который непременно сделают технические эксперты ИКАО, можно не скрывать уже сейчас. Этот вывод таков *«причиной послужило разрушение центроплана с отрывом правой консоли крыла».*

Эти слова не нуждаются в комментариях, так как **центроплан самолёта невозможно разрушить взрывом ракеты «Бук», якобы происшедшего где-то впереди по курсу.** Он находится на много метров дальше (счёт идёт на десятки метров). Тем более невозможно оторвать плоскость крыла с правой стороны.

**Шрапнельный по характеру поражения взрыв, произведённый на много метров впереди, не может разрушить всю кабельную электросеть самолёта. Как результат: электрический импульс перестаёт поступать к кислородным маскам, и в результате они не могут прийти в движение.**

Шрапнельное повреждение может вызвать появление пробоин, разгерметизацию самолёта. Но принцип действия механизма по выбрасыванию кислородных масок из гнезд рассчитан и многократно дублирован. Однако **выброс масок не сработал, а это возможно только в том случае, если они были полностью обесточены**, иначе это происходит автоматически.

Одним словом, недоумённых вопросов масса. Нет пока только желающих серьёзно их задать и расследовать.

*Людям навязали обсуждение темы: «выстрел ракеты «Бук»», люди верят, не понимая, что их дурачат, что им подсовывают просто мастерски сделанный пропагандистский продукт.* Но как дать слово экспертам, как и где предоставить им открытый микрофон? До сих пор им, специалистам, эффективно закрывали рты.

## **ГЛАВА 19. ДВА «ВЫСОКОПОСТАВЛЕННЫХ ТРУПА» ИЗ МАЛАЙЗИИ И ИСЧЕЗНУВШИЙ 8 МАРТА 2014-ГО САМОЛЁТ РЕЙСА МН-370 МАРШРУТА КУАЛА-ЛУМПУР — ПЕКИН**

Эта глава касается не упавшего на Украине самолёта МН-17, а совершенно другой темы: исчезнувшего 8 марта 2014 самолёта рейса МН-370, следовавшего по маршруту Куала-Лумпур — Пекин. Это тема очень большая. Голландия в неё напрямую вовлечена, потому что американцы, чтобы «не светить» себя, поручили голландцам заниматься данным вопросом, имитировать поиски и пропагандировать определённую версию.

В ходе изучения материалов по расследованию накопилось «много грязи» и два «высокопоставленных трупа». В субботу 4 апреля 2015 года при взрыве вертолёта над Малайзией, летевшие в вертолете два самых высокопоставленных чиновника из администрации бывшего премьера Наджида Барка: Азлин Альяс и Джамалуддин Джайрис погибли. Первый был начальником аппарата сотрудников премьера (как Маленков при Сталине). Второй — министром науки Малайзии, но главное — послом в Соединённых Штатах, а позже — послом по особым поручениям в Соединённых Штатах. Оба входили в четвёрку тех лиц в Малайзии, кто знал, что на самом деле произошло с самолётом, но вынуждены были «озвучивать» американскую версию.

После их гибели в вертолётной катастрофе 4 апреля число участников, знающих действительное положение

дел, сократилось до двух. Это бывший премьер Наджиб Разак (сейчас под следствием в связи с хищением из государственной казны двух миллиардов рингитов, то есть 700 миллионов долларов) и его тогдашний (март 2014 года) министр Хишамуддин Хусейн, совмещавший сразу два поста: министра обороны и министра транспорта. Американцы вынуждены были ввести его в курс дела, поскольку он в качестве министра транспорта должен был разговаривать с прессой и озвучивать их версию. В этом качестве он пару раз сделал очень грубые ошибки, отчего вся версия едва не развалилась. Американцы взбесились и потребовали выгнать его с поста министра транспорта, чтобы он больше не выступал, что тогдашний премьер министр и сделал.

Эта история очень обширна; эту тему не хочется озвучивать и обсуждать. Лжи вокруг расследования не меньше, чем с историей вокруг рейса МН-17. Но и ставки там повыше. Вся история МН-17 — это история обанкротившейся авиакомпании, которая пыталась сэкономить деньги любой ценой. Но происшествие рейса МН-370 выглядит тривиально.

В среду 29 июля 2015 года — через полтора года после исчезновения самолёта МН-370 — на берегу французского острова Реюньон был найден закрылок с его правого крыла. Закрылок этого типа носит по-английски техническое название «flareron». Он был прибит волнами к берегу и стал для всех полной неожиданностью. Его обступили, активно фотографировали. Все фотографии можно в избытке найти на страницах интернета. Для американцев это тоже стало полной неожиданностью, и они не успели сразу этот процесс заблокировать.

Закрылок подобрали, осмотрели, идентифицировали, подтвердили его принадлежность и отправили для дальнейшего исследования на военную базу ВВС Франции в Тулузе. Закрылок, пока он был на Реюньоне, видел множество людей. Его держали в руках все, кому не лень; его со всех сторон фотографировали. Никто не боялся к нему прикасаться, и никто от этого прикосновения не пострадал.

*Но была в этом закрылке одна маленькая деталь.* На неё обратили внимание только специалисты (широкая публика, как всегда, ничего не замечала по незнанию). Эта маленькая, но страшная деталь сама по себе не кусалась, и на Реюньоне никого не напугала. Подумаешь, кусок алюминия.

Но вот закрылок доставили в Тулузу. Там поместили в лабораторию на закрытой военной базе. Пригласили экспертов. Те посмотрели, похолодели и срочно доложили тогдашнему Президенту страны Francois Hollande. Тот был уже и до того проинструктирован американцами, но когда собственные эксперты всё подтвердили, он принял экстренные меры.

Закрылку был присвоен самый высокий гриф секретности, какой только может быть. Он был объявлен «государственной тайной Франции». Всех, кто его обследовал, максимальным образом засекретили и заставили дать самые жуткие подписки о неразглашении. Не знаю, чем уж им там пригрозили. Смертная казнь во Франции как будто отменена. Но явно пригрозили чем-то очень похожим на казнь.

Тут же вбросили в эфир дезинформацию, что обследованием закрылка занимались испанские эксперты. Это

стало вообще последним сообщением на эту тему. Больше не публиковалось ничего. Ни единого слова! Поднимать эту тему, упоминать о ней категорически запрещается. Журналистам сказали, что их «разорвут», если они посмеют хотя бы заикнуться. Угроза была высказана на таком серьёзном уровне, такими серьёзными людьми и настолько недвусмысленно, что журналисты сразу поняли: это приказ. Черта, за которую не только нельзя переступить, а к которой нельзя даже приближаться.

Обещанная на сентябрь 2015 года пресс-конференция по итогам обследования закрылка не состоялась. Она не просто была отменена, было даже запрещено вспоминать о ней, хотя было дано обещание о пресс-конференции.

Закрылок же, разумеется, есть; лежит в лаборатории на базе в Тулузе, но его как бы и нет. Всем предписано забыть, что он был. Это оправданная мера предосторожности: так просто статус государственной тайны во Франции не присваивают.

Экс-президент Francois Hollande, разумеется, в курсе дела. Американцы не могли держать в неведении своего стратегического союзника, держать его «за болвана». К тому же им было важно его сотрудничество в данном вопросе. Francois Hollande согласился сотрудничать и до сих пор молчит. Пока молчит — его не трогают. Остальные посвящённые связаны подпиской. Пока на контакты с прессой не идут. Боятся расправы.

## ГЛАВА 20. ЗАГАДКА ЗАКРЫЛКА С ПРАВОГО КРЫЛА ИСЧЕЗНУВШЕГО МН-370, И ЗАЧЕМ АДМИНИСТРАЦИЯ ОБАМЫ ЛГЛАЛА МИРУ ПРО РОССИЙСКИЙ «БУК»

Хочу напомнить, что до сих пор неясно, почему взорвался в воздухе или разбился от удара о землю вертолёт с двумя высокопоставленными бонзами из аппарата малайзийского премьера. Они имели несчастье быть посвящёнными в детали авиакатастрофы рейса МН-17.

В Австралии в эту тему был посвящён только один человек: тогдашний премьер-министр Тони Эббот. Его уже «ушли» с поста премьера за неудачи в других делах, но язык он пока крепко держит за зубами. Не представляю, что могло бы заставить его говорить. *Он потратил десятки миллионов долларов государственной казны для обоснования американской дезинформации, для организации поиска МН-370 там, где его никогда не было.* Тони Эббот об этом знал. Всё было сделано по просьбе Штатов, потому что другого варианта им уже просто не оставалось. Пришлось каждый день посылать поисковые самолёты в сторону Антарктиды, направлять туда гидрографические суда, чтобы, спустя много месяцев, объявить с прискорбной миной на лице: искали, искали и не нашли.

Перед «Фугро» в Голландии была поставлена подобная задача: *искать и не найти.* С задачей успешно справлялись, пока вдруг волны не прибили на берег острова Реюньона закрылок с правого крыла.

Странно, ну какую опасность может представлять обыкновенный кусок алюминия? Ведь он же даже не радиоактивный. Чем он может угрожать национальной безопасности? Разве может таить в себе какую-то угрозу? Оказывается, может. Иначе бы не отменили запланированную на сентябрь 2015 года пресс-конференцию. Иначе бы не ввели абсолютный режим «радиомолчания» по этой теме.

Прошло четыре года с тех пор, и все четыре года о закрылке запрещено говорить. Запрещено даже упоминать о его существовании. Как будто бы его нет. Государственная тайна.

Потому я написал «там много лжи»... Это лишь один из примеров.

Забудем пока это.

Надо посмотреть, что можно сделать по МН-17. Это ближе к России, это осязаемо, это актуально по времени.

Здесь ставки ниже, и не затронуты бывшие и ныне действующие «коронованные особы».

Да, администрация Обамы в своё время солгала, сказав, что самолёт был сбит.

Да, администрация Обамы солгала миру, сказав, что это сделали российские военные ракетой «Бук».

Но то — администрация Обамы, демократы, злейшие враги президента Трампа. Вот и сейчас они стремятся обвинить президента во всех мыслимых и немыслимых грехах, выставить его в «чёрном цвете». Разумеется, они лгут сейчас, как лгали и тогда.

Демократы — это лгуны. Демократы — это фальсификаторы. Они сфабриковали в 2014-м свою версию крушения МН-17, и вот опять фабрикуют дело. Тогда фальсифицировали обстоятельства и сейчас фальсифицируют действия президента Трампа.

У темы неожиданно появился политический аспект: обвинили Россию. Это, конечно, дешёвка, над которой профессионалы смеются, но публика поверила. Публику убедили. Да, Россия окаянная в неизвестный день и неизвестный час, а также по неизвестной причине вдруг дала приказ зенитно-ракетной установке «Бук» сняться с места в Курской области и отправиться в дальний путь на юг.

Расстояние до цели — более 500 километров. В пути надо было всего лишь преодолеть государственную границу России и Украины и остаться при этом неопознанной.

Неизвестно каким образом преодолевала установка «Бук» указанные пять с лишним сотен километров. Своим ходом на гусеницах? Это запрещено приказом Министра Обороны и правилами эксплуатации гусеничной техники. Следовательно, на автоприцепе. Он должен быть специальным, танковым. Просто гражданские прицепы не подходят. Его, кстати, тоже никто не видел, и неизвестно, преодолевала ли установка «Бук» две государственные границы своим ходом или сидя верхом на прицепе.

День и час, когда это произошло, тоже не известны. У установки была совершенно секретная маскировочная технология, потому что ни днём, ни ночью её на территории Украины не видел никто. Она где-то незримо лежала в засаде. В каком-то болоте, в каком-то перелеске на сухой почве южнорусской степи. Лежала и ждала своего часа.

А чего она ждала? «Разумеется, самолёта МН-17» — в один голос говорят авторы «буковой» версии. Но ведь он не должен был пролетать там. Его трасса проходит в совершенно другом месте, на сотни километров к югу над акваторией Азовского моря. Трасса была изменена реше-

нием диспетчеров и командира всего за 20 минут до катастрофы из-за высотного шторма над Азовским морем. Раньше самолёты рейсом Амстердам — Куала-Лумпур над Луганском и Донецком никогда не летали. Это неудобный для них коридор. Он был выбран лишь в качестве вынужденной меры.

Неужели экипаж «Бука» всё это предвидел, заранее выехал, затаился и ждал в балке своего часа? На борту, очевидно, был человек, происходящий по прямой линии от Вольфа Мессинга, раз он мог так точно предвидеть будущее. Да, кстати, а где этот человек? И как его зовут? И где весь экипаж? И кто давал команду «Буку» на развёртывание именно там?

Словом, чушь сидит на чуши и чушью погоняет. Не представляю, как всему этому можно верить. Но публика верит. Все человечество теперь знает, что «самолёт МН-17 сбита ракета «Бук»».

Можно, конечно, продолжать врать про истребитель, про штурмовик Су-25, который непонятно зачем поднялся в воздух и погнался за малазийским самолётом. Правда, штурмовик сравнительно тихоходен (для борьбы с танками ему большая скорость ни к чему), да и потолок у него сравнительно мал. На высоту МН-17 ему не подняться и за МН-17 не угнаться. Но не всё ли равно? Можно и эту байку сочинить, тем более что уже сочиняли.

## ГЛАВА 21. ОНИ РЕШИЛИ БОМБИТЬ СИРИЮ, ИЛИ ТРИ «МИРОТВОРЦА», ЧЬЕ МЕСТО — НА СКАМЬЕ ПОДСУДИМЫХ ГААГСКОГО ТРИБУНАЛА

Всё в этой истории началось давно, началось в 2011 году, причём началось в Ливии, хотя с Ливией не связано. В тот год тройственный союз — Америка, Англия, Франция (ещё одна Антанта наших дней) — праздновали победу над Каддафи. Но победе предшествовала уловка. Сначала англичане — Дэвид Кэмерон в первую очередь — подняли истерику на весь мир, что Каддафи вот-вот начнёт бомбить несчастных повстанцев в Бенгази, и что надо как-то помешать этому, ввести запреты на полёты военных самолётов, ввести там «a no-fly zone». Только об этом и говорилось, и повторяли на все лады: «no-fly zone», «no-fly zone».

Шума была много, звучал он убедительно, и, наконец, англичанам поверили. А ведь мы знаем, что англичанам верить нельзя, это самая вероломная нация в мире. Причём их вероломство заложено в системе воспитания с подчёркиванием их, британцев, особого привилегированного статуса перед всеми другими народами. Протицирую главную максиму, которой их там учат: «У Британии нет вечных друзей; у Британии есть только вечные интересы».

Как это понимать? — Это значит, что им на вас плевать. Их интересуют только собственные интересы, а остальным пренебрегают, остальное с лёгкостью предают. «Ведь мы же британцы. Мы стоим над всеми прочими людьми». Стоит только довериться им, уверовать в их дружбу, как они тотчас предадут вас, поскольку в данный

момент считают это отвечающим их интересам. Морали нет. Есть выражение: «чисто английское вероломство».

Произошло оно и в 2011 году в Ливии. Кэмерон и компания, устроив громогласный вой с крокодиловыми слезами, смогли под эту сурдинку протащить в Совете Безопасности ООН резолюцию о введении «а no-fly zone» в Восточной Ливии. И Китай, и Россия купились на эту аферу, поверили англичанам. Ни Китай, ни Россия не проголосовали против, чтоб заблокировать это надувательство, применив право вето. Они воздержались от голосования. В итоге резолюция прошла.

Но не успели на ней высохнуть чернила, как началось нечто странное. Начался массовый, массированный обстрел военно-политических объектов Ливии с применением всех мыслимых ракетно-бомбовых средств. Сначала американцы — Обама и прочие — нанесли удар крылатыми ракетами туда, куда хотели. Туда, куда они пожелали. Это не имело никакого отношения к Восточной Ливии. Бомбили что под руку придётся. Бомбили Триполи и базы под Триполи, уничтожали всё подряд. После американского ракетного удара, который делался ночью, дабы никто не видел (американцы хотели сделать вид, что они как будто ни при чём) начались авиационные удары с английских и французских авианосцев. Расстреливались какие угодно цели, включая индивидуальные танки вместе с экипажами под Триполи. Всё было разнесено в щепки.

А при чём тут введение «no-fly zone» в Восточной Ливии? — спросите вы. — Да не при чём, — отвечу я. И Кэмерон, и Саркози во Франции сказали: «Это решение ООН даёт нам право делать всё, что угодно. Ведь в нём же не сказано, что именно мы должны делать для введения «no-fly zone», не прописаны технологии. Поэтому мы вот так и

вводим «no-fly zone», как считаем нужным. ООН не сказала нам, как именно мы это должны делать. Это наш метод».

Мир ахнул. Мир ахнул от такого вероломства, от такого неслыханного обмана.

Раньше говорили в Библии, предостерегая, как от смертного греха: «Доверься женщине!» Теперь говорят с ужасом: «Доверься англичанам!» Вот так эта нация, у которой нет вечных друзей, а только вечные интересы, растоптала резолюцию Совета Безопасности ООН. Вскоре в Ливии был высажен английский десант. Высадили профессионалов, спецназ. Это подразделение у них называется SAS. Они стали бить по уже обескровленной армии Ливии, делая вид, что всё делается руками «повстанцев». Чем это в конце концов закончилось, вы знаете. Каддафи поймали, когда он прятался в бетонной трубе системы водоснабжения, выволокли наружу, избили, изувечили, потом демонстративно «опустили» перед всем миром, а затем убили.

Тем самым резолюция ООН о введении «а no-fly zone» была выполнена.

Все содрогнулись от такого кощунства, но вскоре внимание было отвлечено на другие события. Начиналась Сирия...

В Сирии тоже устроили очередную «цветную» революцию, — и началась заварушка. Англия и Франция стояли во главе процесса. Америка — чуть поодаль. Если по войскам Каддафи Америка нанесла удар напрямую и нанесла удар первой, то тут американцы не стреляли, — ситуация в Сирии была несколько иной. Но они сделали всё, чтобы свалить правительство Асада. Обама кричал, что дни Асада сочтены (the days of Assad are numbered), и ему в сто глоток вторили и на берегах Темзы, и на берегах Сены. Все дружно орали: дни Асада сочтены, the days of Assad are numbered!



Англичане с французами взяли на себя напрямую реализацию проекта. Саудиты и проч. из региона Персидского залива проект финансировали. В идеале с Сирией надо было сделать то, что сделали с Ливией, но не своими, а чужими руками. Поэтому собрали всех террористов — внутренних и внешних — каких только смогли собрать (даже из Киргизии и других республик бывшего Союза приехали), дали им самое лучшее оружие, инструкторов, снабдили в достатке деньгами, — только воюйте.

Те принялись воевать. Сирия начала трещать по швам, атакуемая сразу со всех сторон. Казалось, дни Асада действительно сочтены. Но вмешался Иран, пришёл на выручку союзнику; подключились бойцы из подконтрольного Ирану ливанского подразделения Хезболла\*. Многие сложили головы; похорон в Ливане было очень много. Это нравственность, это проявление нравственности: «Блажен, кто сложит голову за други своя». Так говорили ещё тысячу лет назад на Киевской Руси.

В итоге планы англичан и французов забуксовали, стали рушиться. Свержение Асада не состоялось. Фраза *the days of Assad are numbered* начала терять смысл.

---

\* Хезболла́, Хезболла́х, Хизба́лла, Хизбалла́и, Хизбалла́иx (с араб. «партия Аллаха»; выражение взято из Корана) — военизированная ливанская шиитская организация и политическая партия, выступающая за создание в Ливане исламского государства по образцу Ирана. В основе идеологии лежат идеи лидера исламской революции в Иране аятоллы Хомейни. Признана террористической организацией в Канаде, США, Израиле и Египте, Лигой арабских государств (с марта 2016 года), в странах Персидского залива, а также частично в ЕС, Австралии и Великобритании. Пользуется финансовой и военной поддержкой Ирана и Сирии. В своём манифесте 1985 г. организация объявила тремя своими основными целями: «выдворение любых колониальных учреждений из Ливана», «приведение фалангистов к ответу за их преступления», и установление в стране исламского режима». Как указывал арабист Г. Мирский, действующая в Ливане группировка была создана в 1982 г. как филиал иранской организации с таким же названием. — *Примеч. ред.*

Так прошло два года. Наступила весна 2013 года. Стало ясно, что английская инициатива проваливается, свержение правительства всё не получается. Но тогда вспомнили второй принцип, вторую британскую максиму. Цитирую её дословно: «We cannot lose. We cannot afford to lose». По-русски: мы не можем проиграть; мы не можем позволить себе проиграть.

Но тут вдруг перестало получаться. Бойцы Хезболлы отбили все атаки; армия Сирии несколько воспрянула духом, и помощь Ирана сыграла свою роль. Террористы стали откатываться назад. Наступление на Дамаск захлебнулось и в конце концов провалилось. Это почувствовали на Ближнем Востоке. Лидер Хезболлы в Ливане даже произнёс: теперь Асад, по существу, уже вне опасности. Заявление тогда, в мае 2013 года, было, конечно, преждевременным, но в Лондоне оно вызвало бешенство.

Так уж получилось, что именно Лондон взял на себя ведущую роль по уничтожению Сирии. Французы тоже пытались не отставать и делали всё возможное, но, как всегда, в любом тандеме, в любой спарке один «ведомый», а другой — «ведущий». Англия оказалась «ведущим».

Все взоры обратились на неё. Ну как же так? Неужели вы проигрываете в вашем начинании? Ведь вы же не можете проиграть!

Это было болезненно, и это было очень неприятно осознавать. Особенно министру иностранных дел Уильяму Хейгу (William Hague). Надеюсь, мы когда-нибудь увидим этого человека на скамье в Гаагском трибунале.

Уильям Хейг взял на себя лидерство в вопросе уничтожения Асада, и в этом плане спелся с шефом британской внешней разведки Алексом Янгером. Тот считается в британском истеблишменте специалистом по Ближнему

Востоку, наследником легендарного разведчика Лоуренса Аравийского\* (помните такого по фильмам?). Он считал своим долгом разгром Сирии по тому же сценарию, который они ранее провернули в Ливии.

Английская внешняя разведка называется в латинской аббревиатуре MI-6. По странному стечению бюрократических обстоятельств она входит административно в состав британского министерства иностранных дел, то есть, является структурным подразделением МИДа. Очень странно по нашим понятиям. Но, с другой стороны, ГРУ при СССР тоже не являлось самостоятельной организацией, а входило в состав Министерства обороны. Может, в этом состоит параллель, хотя и не очень удачная.

Как бы там ни было, в Англии министр иностранных дел есть одновременно и супер-шеф внешней разведки. Вся служба внешней разведки находится под ним, является структурно частью МИДа, и министр отдаёт ей приказы. Нам, возможно, это трудно представить, но Виль-

---

\* Томас Эдвард Лоуренс, (англ. Thomas Edward Lawrence; 16 августа 1888, Тремадог — 19 мая 1935, Лагерь Бовингтон, Дорсет) — британский археолог, путешественник, военный, писатель и дипломат. Был незаконнорожденным сыном англо-ирландского дворянина Т. Чэпмена. По окончании учёбы в Оксфордском университете проводил раскопки в Каркемише, прерванные началом Первой мировой войны. В военные годы служил в составе британской армии на Ближнем Востоке, внёс значительный вклад в победу арабского восстания, направленного против Османской империи. Местные жители дали ему прозвище Лоуренс Аравийский. Сразу после боевых действий занялся ближневосточной политикой; способствовал созданию полунезависимых государств, Ирака и Трансиордании (Иордания с 1949 г.). Последующая служба в Королевских ВВС в звании рядового не помешала ему поддерживать тесные отношения с представителями британской элиты. Он — автор мемуаров. В возрасте 46 лет погиб в аварии на мотоцикле. Его жизнь стала основой для романов, пьес и фильмов, самым известным из которых является «Лоуренс Аравийский» режиссёра Дэвида Лина. — *Примеч. ред.*

ям Хейг, оказавшись министром, стал начальником шефа разведки Алекса Янгера и получил право командовать им. Два голубка, впрочем, отлично спелись и прекрасно понимали друг друга. Тут удивляться не приходится. Оба — из английских аристократических сфер.

Как я уже говорил, в 2011 году Англия вместе с союзниками осуществила успешную операцию по разгрому Каддафи. Особая роль Англии выразилась, в частности, в том, что в качестве десанта высаживался именно английский спецназ. И всё это они имели наглость выдавать за введение «no-fly zone», называть таким именем! Поистине, британское политическое хамство безгранично.

Тогда инициатор вторжения, их подлинный «ястреб» Вильям Хейг сумел убедить вечно колеблющегося «душеньку» Кэмерона английской поговоркой: «Who dares — wins»: «Кто осмеливается, тот и побеждает», «Кто смел, тот и съел», «Смелость города берёт», «Кто ноги сунул, того и тапки», — эквивалентов можно найти много. В тот момент это сработало. Наглый разгром Ливии с извращением смысла резолюции Совета Безопасности ООН о введении «no-fly zone» увенчался успехом. Ливия повержена, у англичан — полная победа. Всё правильно, так и должно быть: ведь мы же не можем не победить!

Однако тут вдруг на пути оказалась Сирия — крепкий орешек.

Два года уже возимся, оружие посылаем, деньги трагитим, в средствах массовой коммуникации неистовствуем, а результатов нет. Говорили, что дни Асада сочтены, уверяли всех, that his days were numbered, а теперь выясняется, что число, которым можно «счесть» эти дни, очень велико, и всё время растёт. И что «number», если перейти на

английский язык, становится «too great» («слишком велико»). Но это же позор, удар по английскому престижу! Это значит — расписаться в собственном бессилии. Немыслимый удар по престижу всего Запада, который не сможет справиться с каким-то там там Асадом. Но в первую очередь удар по престижу Англии, которая оказалась в роли «ведущего», а все остальные — в роли «ведомого».

Одним словом, к маю 2013 года все взоры обратились на Англию: ну что же вы? Где же победа? Ведь вы же не умеете проигрывать, не можете проиграть! Каким числом мы теперь должны описывать срок правления Асада, дни которого «сочтены»?

Надо сказать, что Обама, сидевший в Белом доме, не очень симпатизировал всей этой англо-французской авантюре. Да, он её поддерживал, бил в общий барабан, но от прямых действий воздерживался. Правда, один раз Обама провёл «красную черту», он провозгласил на весь мир, обращаясь к Асаду и грозно грозя ему кулаком: если ты, Асад, посмеешь применить химическое оружие против своего народа, тогда мы уж терпеть не будем, мы вмешаемся, мы нанесём удар; это для нас «красная черта», которую «не перейдешь».

Вот такое недвусмысленное предостережение. Понятно, что Асад, получив его, должен был быть осторожен вдвойне и не давать повода для нападения, что он и сделал. Но на берегах Темзы призыв Обамы оценили иначе. Они увидели в нём шанс радикально изменить ситуацию. Что сказал тогда министр иностранных дел Вильям Хейг своему премьер-министру Давиду Кэмерону? Он сказал: ведь это же шанс, opportunity! Судьба сама идёт нам навстречу, подсказывая, что надо делать. Обама прочертил «красную черту»? — Это же прямое указание как поступать.

Вспомним наш опыт в Ливии: «who dares — wins», «кто смел, тот и съел». Тогда мы осмелились, нарушили резолюцию ООН, осквернив её смысл, и победили. Ливия разгромлена, Каддафи мёртв. Теперь нам надо сделать то же самое и в Сирии. Обама сказал, что начнёт бомбить, если Асад перейдёт «красную черту», применит против народа химическое оружие. Отлично! Поймаем его на слове, загоним в угол так, что ему будет уже не отвертеться. Давай сами применим химическое оружие в Сирии — наш добротный английский зарин — потравим чуток его политических противников, а потом скажем Белому дому: Асад перешёл «красную черту», надо начинать его бомбить, надо стереть с лица земли весь его военно-политический аппарат, сделать то, что мы уже так успешно сделали с Ливией.

Замечательный план, блестящий план. Чисто по-английски. Английское бесстыдство в действии. Бесчестье во всей красе.

В мае 2013 года Вильям Хейг обратился к Дэвиду Кэмерону с предложением организовать применение химического оружия в Сирии против мирных жителей, разнести эту «новость» через Би-Би-Си по всему миру, показать жуткие сцены задыхающихся, умирающих детей и сказать: всё это сделал преступник Асад. Он перешёл черту, его предупреждали не делать, а он сделал, и теперь его будут бомбить, так пусть пеняет на себя: преступление против человечности не должно остаться безнаказанным.

Своё предложение Вильям Хейг подкрепил обязательством взять всю операцию на себя. Это устроило Кэмерона. Операцию было решено осуществить силами MI-6 и подконтрольной ей организации «White helmets», «Белые каски».

Это чисто английская «подстава» в Сирии, которой руководил англичанин. Даже не сириец, не араб, а свой —

англичанин Мезюрье. Возможно, читатель уже знает, что не так давно его убили в его турецкой квартире: выбросили из окна\*. Он слишком много знал, и сейчас, после провала, английская спецслужба обрубаёт концы, запутывает следы. Лидер «Белых касок» долгое время был нужен, но у Британии, как известно, нет вечных друзей, а есть только вечные интересы.

В общем, к лету, к августу 2013 года всё было готово. Английская внешняя разведка доставила в Сирию зарин. «Белые каски» во главе со своим начальником были проинструктированы, как его применять. Была тщательно выбрана цель: район Восточная Гута к северо-востоку от Дамаска. Это обширная цепь пригородов, где особо сильно повстанческое движение. По нему и решили применить боевое отравляющее вещество зарин, чтобы было максимально убедительно.

Наступил, наконец, август 2013-го... Весь мир, все телеканалы ещё вчера орали о «красной черте», проведённой Обамой, и вдруг вот оно — свершилось, в Восточной Гуте применён газ зарин. Сотни, сотни трупов. Да нет, уже тысячи. Корреспонденты Би-Би-Си, случайно оказавшиеся там как нельзя кстати, снимают своими камерами задыхающихся, корчащихся в муках детей. Голос комментатора мрачно

---

\* Джеймс Густаф Эдвард Ле Мезюрье (англ. James Gustaf Edward Le Mesurier; 25 мая 1971, Сингапур — 11 ноября 2019, Стамбул) — британский военный и общественный деятель, главный исполнительный директор некоммерческой организации «Mayday Rescue Foundation», основатель и спонсор организации «Сирийская гражданская оборона», известной как «Белые каски». Полагают, что он работал на МИ-6 и был связан с террористическими организациями, такими как Аль-Каида. 11 ноября 2019 года погиб при загадочных обстоятельствах. Президент Сирии Башар Асад назвал гибель Ле Мезюрье убийством и обвинил в этом ЦРУ. — *Примеч. ред.*

говорит: вот что сделал Асад со своим народом. «Белые каски» — истинные герои революции — уже подсчитали: погибло 1700 человек, причем все до одного — мирные жители. В основном женщины и дети. Вот ещё одно неслыханное преступление Асада. Теперь ему уж точно несдобровать. Теперь ему ответит все мировое сообщество. Прекрасный сценарий, прекрасно разыграно. Предводитель «Белых касок» отлично выполнил поставленную задачу. В Лондоне потирают руки, в Париже рукоплещут. Вильям Хейг торжествует. Теперь ничего другого не остаётся, только бомбить. Ура-ура-ура! В воздухе носится запах победы.

В английских войсках, в ВМФ всё было готово к нападению. То же самое и во французских. Французский президент Франсуа Олланд уже отдал боевой (!) приказ авианосцу «Шарль де Голль», находившемуся в Восточном Средиземноморье, вешать на самолёты боевую нагрузку — бомбы и ракеты — для удара по заранее намеченным целям в Сирии.

Участники сговора были уверены в своём успехе. И в самом деле: We cannot lose — мы же не можем проиграть! Оставался сущий пустяк, формальность, которую Вильям Хейг и Дэвид Кэмерон, по их мнению, должны были с лёгкостью преодолеть. Они были уверены, что все пройдёт по их сценарию. Но не тут-то было...

Особенность английских законов состоит в том, что, когда премьер-министр решает начать войну, он должен получить согласие парламента, добиться одобрения. Парламент должен выступить за войну, проголосовать за неё.

Кэмерон с Хейгом были уверены, что это сущий пустяк, ведь у них в парламенте — абсолютное большинство. Они сидели там в абсолютном большинстве со своей кон-

сервативной фракцией. Никто даже теоретически не мог им помешать. Сказано — сделано. Ставят вопрос на голосование, предлагают парламенту. Голосуйте! Ну что вы медлите? Однако что-то пошло не так. В парламенте вдруг возникла задержка. «Свои» депутаты шушукаются, не хотят поднимать руки, не верят своему премьеру. Понимают, что он подсовывает им фуфло, подсовывает фальшивку собственного изготовления. Возникает пауза. Страшная пауза для Дэвида Кэмерона. И вслед затем депутаты парламента — «свои» депутаты! — говорят ему: мы не будем голосовать за войну, не будем голосовать за нападение на Сирию.

У Кэмерона с Хейгом началась паника. Что делать? Приказ на нападение отдан, бомбы загружены. Даже французские бомбы уже загружены, подвешены на самолёты. А тут вдруг выясняется, что Англия парализована; Англия не может атаковать. Что делать?

Эти два военных преступника садятся в самолёт и очертя голову летят в Вашингтон к Обаме. Милый друг, спасай, выручай! Начинай войну без нас. Мы не можем. Нам парламент запретил. А ты можешь. Тебе никто не запрещал. Начни войну. Ведь Асад же перешёл «красную черту». Бедняга Обама оказался перед выбором. Что делать? Пойти навстречу планам союзников и реализовать их задумку? Провести нападение на Сирию без санкции Совета Безопасности ООН? Принять английскую фальшивку, воспользовавшись ей как предлогом? Обама решил не играть во все эти игры. Он сказал Кэмерону и Хейгу примерно то же, что уже сказал им английский парламент: войны не будет. Те сели в самолёт и вернулись обратно.

Правда, была ещё одна отчаянная попытка что-то изменить. Они стали давить на Франсуа Олланда, просить

его в одиночку совершить нападение. Ударить по Сирии силами своего авианосца и других кораблей, раз ни Англия, ни Америка в деле не участвуют. Но тот понял, что это попытка его руками таскать каштаны из огня. Олланд отказал. Он дал британским гостям тот же ответ, который они уже дважды слышали. Нападение не состоялось.

А дальше началась раскрутка. Английская внешняя разведка, осуществившая по прямому приказу Хейга преступление против человечности, убив 1700 человек, поняла, что она не просто запятнана, не просто села в лужу, а стала исполнительницей неслыханного преступления, за которое в Гааге полагается если не виселица, то по крайней мере пожизненное заключение.

Это чудовищный провал. А ведь эти негодяи надеялись, что весь их дьявольский план останется безнаказанным: разбомбим, и все следы будут стёрты. Но план сорвался, и началось возмездие.

Первым взбунтовалась сама внешняя разведка. Поскольку было непонятно, кого ругать, к кому идти с жалобой, они пошли сразу к премьеру Кэмерону и сказали в совершенно недвусмысленной форме по поводу Хейга: уберите этого дурака, вы же видите, куда он нас завёл со своей инициативой. Кэмерон не смел ослушаться. С максимальными предосторожностями, чтобы не поднимать шума, Хейга сняли с поста министра иностранных дел и убрали из политики. Отправили в почётную отставку в палату лордов. Он там сидит и дрожит от страха, зная, что руки по локоть в крови.

Кстати, года два назад, когда министром иностранных дел Британии был нынешний премьер Борис Джонсон, он, ознакомившись с сирийским досье, выступил на закры-

том совещании. Джонсон сказал (цитирую): «Our situation in Syria is catastrophic» (Наша ситуация в Сирии катастрофична). Он не вдавался в детали, потому что те, кто там присутствовал, знали, о чём идёт речь. Вопрос отныне состоял только в том, как всё это прикрыть, как сокрыть содеянное. Но шила в мешке не утаишь. И это дело когда-нибудь раскроется, слишком много людей участвовало в доставке зарина в Восточную Гуту и в его применении там.

В Голландии шутят, ссылаясь на странное созвучие фамилий участников преступления, на возникающую при этом игру слов («что в имени моём?»). При этом делается откровенный намёк на Гаагский трибунал.

1) William Hague,  
Welcome to The Hague!

2) David Cameron,  
You'll get a «kamer» on!

(Слово «kamer», созвучное фамилии Камерона, означает тюремную камеру.)

3) Francois Holland(e),  
You are being waited for in Holland!\*

Их преступления просто «зашкаливают». Будем надеяться, что мы ещё увидим их в наручниках.

---

\* 1) Уильям Хейг,  
Добро пожаловать в Гаагу!

2) Дэвид Кэмерон,  
Ты получишь «камеру»!

3) Франсуа Холланд (е),

Вас ждут в Голландии! (с англ.) — *Примеч. ред.*

## ГЛАВА 22. POST FACTUM. ПРАВДА — ВСЕГДА ОДНА, И ОНА ОБЯЗАТЕЛЬНО ВЫЙДЕТ НА ПОВЕРХНОСТЬ

Крушение перуанского самолёта в декабре 1971 года легко в основу двух фильмов. Оба есть в сети интернет, о них я писал в начале. Художественный фильм, снятый вскоре после авиакатастрофы, дублирован на русский. Он называется «Чудеса ещё случаются». Достаточно кликнуть это название и можно посмотреть сам фильм.

Второй фильм называется «Wings of hope». Понятно, что он переводится как «Крылья надежды», но на русский язык его не дублировали. Это фильм документальный. Он создан немецкими кинематографистами спустя два десятилетия после катастрофы. Его тоже легко обнаружить и посмотреть. Там показано, как до сих пор в зарослях джунглей лежат разбросанные обломки самолёта, разорванного в воздухе. Ценность этого фильма в том, что он наглядно показывает, что погода сильнее самолёта, что жёсткая турбулентность, торнадо, высотный шторм способны вырвать крылья самолёта и вызвать его разрушение в воздухе с распадом на множество частей. Эти части — куски обшивки, приборные панели, ковровое покрытие — хорошо показаны в фильме.

*То же самое происходило и с самолётом МН-17. То есть, схема авиакатастрофы над восточной Украиной и других аналогичных авиакатастроф из-за высотного*

*шторма одна и та же. На это указывают разбросанные куски фюзеляжей, обрывки, обломки, приборные панели, состояние тел погибших. Всё это лежит разбросанным, разлетевшимся в радиусе десяти километров налево-направо от трассы.*

Политическая кампания, всякий раз затеваемая в своих корыстных целях американскими деятелями, разбивается о профессиональные отчеты с места катастроф. Все попытки политиков исказить, утаить, заставить слушать свое мнение, как одно только правильное и разумное, попытки подтасовать факты — напрасны. Правда — всегда одна! И однажды она обязательно выйдет на поверхность...

\* \* \*

Правда всегда была, есть и будет первой жертвой любой войны. С момента начала военного конфликта на Донбассе западные масс-медиа начали выстраивать вокруг образа ополченцев самопровозглашенных республик галерею ложных обвинений, основанных на политических мифах, стереотипах и полуправде. Жертвой информационной атаки закономерно стала и Россия.

Кремль стараниями европейских и американских журналистов превратился в мрачную «цитадель мирового зла», источник едва ли не всех глобальных угроз для «сил добра и справедливости» в лице США и их союзников.

Для того, чтобы тени легли под нужным углом, потребовалось не просто притушить свет истины. Были необходимы жертвы, чья гибель вызвала бы резкий всплеск антироссийской истерии на Западе. Непричастность России к их трагедии не была препятствием: пропагандистская ма-

шина западных СМИ уже была хорошо обкатана на освещении боевых действий в Чечне, Югославии, Южной Осетии, Ираке и Афганистане.

Необходим был лишь удобный повод для создания очередного антироссийского мифа. И им стала гибель малазийского Боинга в небе над Украиной. Эта трагедия стала фундаментом для одного из наиболее ярких символов, посредством которых западная пропаганда конструирует образ России в качестве новой «империи зла».

Однако по мере того, как в публичное пространство поступает новая информация о произошедшем, у экспертов возникает все больше вопросов к растиражированной западными СМИ версии произошедшего.

Фонд защиты национальных ценностей является одним из ведущих «мозговых танков» России, на постоянной основе занимающихся изучением информационной войны государств Запада против нашей страны. Исследование Константина Карманова продолжает цикл работ по истории информационной агрессии против РФ, изданных под эгидой Фонда.

Автор книги — авиационный специалист высшего уровня, что позволяет ему рассмотреть тему не только с политико-правовой, но и с технической точки зрения. После прочтения этой книги у читателя останется лишь один вопрос: почему в адрес России до сих пор раздаются обвинения в то время, как реальные преступники продолжают занимать свои уважаемые кабинеты вместо тюремной камеры?..