

Крушение боинга 777 на Украине. Замалчиваемые версии

Источник, сайт КРАМОЛА: <http://www.kramola.info/vesti/neobyknovennoe/krushenie-boinga-777-na-ukraine-zamalchivaemye-versii>
Пнд, 04/08/2014 - 15:28 — Администратор



Странное крушение малазийского боинга 777 на Украине до сих пор вызывает много вопросов. В этом материале собраны свидетельства, которые не попадают в средства массовой информации. Предлагаем посмотреть на падение боинга под другим углом, отличным от официальных версий...

Три исследователя с разной степенью подробности анализируют наиболее странные факты нашумевшей катастрофы Боинга 777 на Украине

1. Евгений Новиков

Для постоянных посетителей нашего [портала](#) эти два выпуска уже не будут новостью, и они могут перейти к двум другим нижеописанным версиям.

Для тех же, кто ещё не знаком с серией Новостей славян "Чёрная операция", предлагаем их к просмотру:

2. Денис Климов

Автор повторяет некоторые приведённые выше факты и выдвигает свою версию в коротком видео "**Летающий морг с левыми документами! Тайна малазийского Боинга 777 В черных ящиках ЛОЖЬ и провокация**"

3. Юрий Мухин: **Боинг 777, выполнявший рейс МН 17 пропал, обломки и трупы были сброшены транспортным самолётом.**

Наиболее проработанная и подробно описанная версия, в которой автор на основе большого количества доказательств приходит к выводу, что малазийский Боинг 777, выполнявший рейс МН 17 не был сбит, а на место «катастрофы» были сброшены трупы и обломки иного самолета...

Нравящийся мне своими роликами украинский журналист Анатолий Шарий, нашедший убежище как раз в Голландии, выступил с возмущением теми маразматиками, которые обсуждают дебильно-фантастическую версию о том, что на борту малайзийского Боинга находились покойники https://www.youtube.com/watch?v=9C_FeNWjIqY. Довод у него железный – сам Шарий не раз был в аэропорту Амстердама и гарантирует, что там невозможно погрузить на борт самолета хотя бы десяток мертвецов. Логично? Очень. Если не учитывать профессиональную подлость США.

А если учесть?

Что интересно, А. Шарий, получивший образование разведчика, дал на своем сайте 12-и минутный очень откровенный ролик с места катастрофы <https://www.youtube.com/watch?v=obeYJnPjTBI> и мог бы сам внимательно присмотреться к тому, что снято на этом ролике. Я же, вдобавок к его просмотру, попробовал просмотреть все фото с места события, которые предложили мне Яндекс и Гугл (наверное, около 2000, правда, с частыми повторами одних и тех же). Конечно, поисковые системы выдали далеко не все фото, но, во всяком случае, такие, которые заинтересовали журналистов.

Что могу сказать. Смутило меня многое.

примеру, вот фото вентилятора двигателя как бы несчастного Боинга 777



а вот фото самого двигателя



Эти фотографии хороши тем, что на них возле вентилятора и двигателя стоят люди, и их рост можно использовать для масштаба. А вот как выглядит по сравнению с человеком настоящий двигатель GE90-115В, устанавливаемый на Боинге 777



А так двигатели 777-го выглядят в сравнении с двигателями, да и фюзеляжем Боинга 737



(Диаметр двигателя Боинга 777 всего на 30 см меньше ширины салона 737-го).

Не хочу начинать с утверждений, но вы не находите, что остатки двигателей на месте катастрофы как-то сильно не похожи размерами на двигатели реального Боинга 777?

Далее, мне в жизни приходилось грузить металлолом в железнодорожные полувагоны и на платформы. Я, разумеется, могу ошибиться, но, на мой взгляд, черного и цветного металлолома от Боинга 777 на всех фото и видео не более 20-25 тонн. Причем, металлолом очень габаритный – нет очень больших кусков, хотя размеры Боинга 777 даже ранних модификаций – 67 на 65 метров очень прочных конструкций. А сухой вес Боинга 777 - до 160 тонн. Где остальные его конструкции? Сгорели?

Да, основным конструкционным материалом планера самолета является прокат (лист, балки, трубы) из легированного алюминия. При нагревании на воздухе до температуры плавления такой материал может сгореть, но нужно организовать это горение – нужно с пониманием дела нагревать и подавать кислород (воздух). Прежде всего, нужно организовать как можно большую поверхность окисления (для чего, когда требуется окислить весь алюминий, его измельчают порою в пудру). Ведь у вас на кухне есть и сковородки, и кастрюли из алюминия, а температура голубого пламени конфорки газовой плиты около 2000 градусов. Ну и много ли сковородок у вас исчезло, как Боинг 777, сгорев на плите? Они расплавятся, но не сгорят – у них мала поверхность окисления. А температура горения авиационного керосина в воздухе всего 800 градусов.

Можно согласиться, что такие благоприятные условия окисления алюминия до дыма (из мельчайших частиц окиси алюминия) в ОПРЕДЕЛЕННЫХ СЛУЧАЯХ создаются в местах горения керосина топливных баков потерпевших аварию самолетов. Можно согласиться, что когда самолет целиком падает носом вниз, а на смятую носовую часть падают крыльевые топливные баки, а на них хвостовая часть, то получается хорошо организованный костер, горячие газы от которого поднимаются вверх, втягивая с боков новые и новые порции воздуха. Но и в этом случае останутся целыми крылья за топливными баками. А по версии нашего случая, самолет развалился на куски в воздухе, причем его обломки упали в полосе, по некоторым свидетельствам, длиной в 60 км. То

есть, можно согласиться с тем, что в местах падения топливных баков часть конструкций самолета сгорит, но остальные части планера останутся целыми!

Но это все, разумеется, не для А. Шария, который не рассматривает дебильно-фантастические версии. Однако пусть он меня простит, но я позволю себе рассмотреть эту версию дальше.

Сведения о том, что пассажиры Боинга были мертвы еще до аварии, впервые поступили от Стрелкова 18 июля в 11:53. Он сообщил корреспонденту: *«По данным людей, которые собирали трупы, значительная часть трупов – «несвежая». Люди умерли до нескольких суток тому назад. За полную достоверность данной информации не ручаюсь - конечно же, необходимо заключение судмедэкспертов»*. В информации нет никакой, скажем, пропагандистской подоплеки, к примеру, чтобы свалить свою ответственность на ВС Украины. Сведениями о том, что в лайнеры были трупы, Киеву не навредишь. Корреспондент не понял, и запросил подробности: *«Кто-то же еще должен пилотировать такой самолет, покинуть который в том числе будет невозможно. Версия с самолетом, полным мертвецов, захватывающая, конечно, но как-то смысла не видно»*.

И Стрелков в 12:40 ответил более подробно: *«Во-первых, далеко не все люди в самолете были мертвы до падения. Во-вторых, в самолете было обнаружено большое количество медикаментов, сыворотки крови и прочего, что нехарактерно для обычного лайнера. Похоже, что имел место медицинский спец-груз. В-третьих, ни на чем не настаиваю (пока). Просто буквально сейчас беседовал с двумя людьми, лично собиравшими трупы сразу после падения (оба - из Шахтерска и прибыли на место менее чем через полчаса после катастрофы). С их слов и пишу. Они подчеркнули, что множество трупов оказались «совсем бескровные» - как будто кровь свернулась задолго до катастрофы. Также отмечали и сильнейший трупный запах, отмеченный многими местными жителями - такого запаха в любую погоду за полчаса образоваться не могло, а погода вчера была пасмурная, не слишком жаркая. В-четвертых, сам с крайним подозрением отношусь ко всяческому «конспирологиям», но 18 наших бойцов, отравленных химией на позициях в Семеновке, расстрелы членов семей ополченцев и прочие «маленькие радости сведомых патриотов» убедили меня, что украинские власти способны на любую подлость»*. Тут Стрелков ошибается, такая афера хунте не по плечу, - хунта не более чем исполнитель определенных действий американского плана. Стрелков закончил: *«Пилоты, естественно, были вполне живые - вся кабина (а передняя часть сохранилась хорошо) была буквально залита их кровью»*.

Запомним эту информацию – ополченцы видели кабину хорошо сохранившейся, - эта информация нам позже пригодится.

А сейчас о телах и их фрагментах. На видео с сайта Шария показано около трех десятков тел, из них несколько обгоревших, но остальные в огонь не попали. И ни на одном нет следов крови. Между прочим, погибшие практически все одеты так, как будто упали не из салона самолета с кондиционером, а прямо из тропиков, то есть, бились об землю голыми телами. А крови не видно! Показана оторванная по лодыжку нога, без носка... и без следов крови. А как так?

Шарий считает, что на это не стоит обращать внимания. А если обратить?

Вопросов очень много. К примеру, в самолете все закреплено достаточно прочно, но я не увидел ни одного прибора или предмета прикрепленного к конструкциям – все по-отдельности. Кресла, отсоединенные от пола, приборы



вот гидроцилиндр какого-то привода с аккуратно извлеченными из проушин пальцами



Умиляют «черные ящики» - впечатление такое, что они вообще только привезены с пыльного склада



Экипаж что – во время падения разобрал самолет на части?

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



Есть также павлины



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





И это весь багаж почти 300 пассажиров? Мне скажут, что багаж разворовали ополченцы. Это вы, будучи на месте катастрофы, обязательно разворовали бы багаж, и я в это поверю. А вот в то, что багаж разворовали ополченцы, перегруженные оружием, бронежилетом и расстреливающие своих товарищей за мародерство, мне не верится.

И вот тут вопрос к Шарию, уверенному, что в Амстердаме нельзя было погрузить в самолет трупы. А где на месте катастрофы хоть одно материальное доказательство того, что пассажиры, найденные мертвыми под Донецком, садились на самолет в Амстердаме?

Найдены прекрасно сохранившиеся паспорта некоторых пассажиров



Но среди этих бумаг нет ни единого посадочного талона, половина которых хранится в аэропорту, а половина у каждого пассажира. И нет ни единой багажной бирки или квитанции, и эти багажные бирки не видны и на тех чемоданах и сумках, которые были сфотографированы на месте катастрофы. А ведь эти бирки крепятся к багажу очень прочно.

Так чем можно доказать, что мертвые люди, найденные на Донбассе, садились в самолет в аэропорту Амстердама? Тем, что они одеты так, как одеваются в тропиках? Или тем, что найдены мертвые павлины, и доказывать дальнейшими рассуждениями о том, что павлинов из-за отсутствия виз именно голландцы депортировали на историческую родину?

Странностей очень много, но я прекращу обсуждать подробности и займусь, как обещал, кабиной. Кабина у Боинга 777 вот такая



И когда ополченец докладывал Стрелкову, что кабина хорошо сохранилась, то она, действительно, не должна была сгореть. Вообще должна была хорошо сохраниться вся передняя часть самолета до крыльев с топливными баками (а это треть фюзеляжа самолета), если 777-й, как гласит легенда или версия (как кому кажется убедительнее), развалился на несколько кусков в воздухе. Это понятно – кабина находится впереди и очень далеко от двигателей и баков с керосином



Но представлял ли ополченец, докладывая о кабине, какого размера у Боинга кабина? Вот вопрос.

Но деваться некуда - ополченец действительно видел что-то, похожее на кабину пилотов, поскольку сообщил, что она залита кровью. Осталось найти фото кабины, благо, место ее нахождения известно – у населенного пункта Рассыпная.

Однако поиск ничего не дал – на фото с места катастрофы не найдено ни единого фото хоть чего-то, похожего на кабину пилотов Боинга 777. Если, конечно, ополченец говорил не об этом фрагменте



ИЛИ ЭТОМ



Но эти фрагменты точно не кабина Боинга 777, даже если они и залиты кровью.

Как же так? Кабина не представляла интереса для журналистов, или настоящей кабины 777-го на самом деле на земле нет?

В авиации Боинг 777 гигант не из последних - у него фюзеляж диаметром в 6 метров. И на месте катастрофы до сих пор не обнаружено ни одного куска самолета такого размера. Да, повторю, в это трудно поверить, но предположим, что и такой гигантский самолет мог развалиться в воздухе. Но он не мог раздробиться в воздухе на мелкие кусочки, даже если бы взорвался изнутри! Головная часть самолета, хвостовая, 15-20 метровые концы крыльев – все это должно было бы быть на земле. Но этого нет!

Причем, даже то, что есть, нельзя точно идентифицировать, как фрагменты 777-го. О двигателях я уже написал, но вот единственная и нарочито плохонькая фотография куска обшивки, якобы от кабины пилотов этого несчастного малазийского Боинга 777.



Не будем обращать внимания на дыры, на мой взгляд, пробитые киркой, причем, как снаружи, так и изнутри. Но можно ли точно сказать, что эта часть крайней левой рамы остекления кабины именно с Боинга 777



а не с Боинга 737?



Что в итоге. Под Донецком нет большей части конструкции Боинга 777, а есть свалка небольшой части фрагментов фюзеляжа и оборудования как бы от Боинга 777, свалка, растянувшаяся на много километров. Есть куча мусора разнообразного содержания. Есть около трехсот трупов, но по полному отсутствию при них посадочных талонов и багажных квитанций можно утверждать, что эти люди не садились в самолет хоть в каком-то европейском аэропорту. Есть немного чемоданов и сумок, о которых можно сказать, что их не принимали на борт самолета ни в одном европейском аэропорту.

Так какой смысл рассуждать о том, чья и какая ракета сбила не Боинг 777, а эти пару полувагонов металлолома и воздушный морг?

Надежный и безусловный вывод – малазийский Боинг 777, вылетевший из Амстердама в Куала-Лумпур рейсом МН 17, исчез.

А раз исчез, то нужно обратиться к стране, являющейся профессионалом в области исчезновения самолетов – к США. Для них «исчезнуть» самолет, это раз плюнуть.

Давайте вспомним хотя бы 11 сентября 2001 года в США – день, когда на глазах публики в два нью-йоркских небоскреба врезались два самолета, и эти небоскребы рухнули на глазах народа.

Но в этот же день третий Боинг 757 (длина - 54,07 м, размах крыльев - 38,05 м, высота - 13,56 м, ширина фюзеляжа 3,7 м) бесследно исчез в Пентагоне, проскочив внутрь в дыру, сравнимую с окном здания, и не оставив снаружи ни то, что крыльев, а и куска обшивки



Четвертый Боинг 757 упал в Пенсильвании. Упал без остатка. Журналистам издалека показали обожженное место с каким-то мусором (в котором, само собой, «расследовавшие» эту катастрофу нашли паспорта террористов). Вот вид сверху места его падения



А если учесть, что третий небоскреб в Нью-Йорке – 47-этажная «Седьмая башня» торгового центра



- в который должен был попасть тот Боинг, который как бы разбился в Пенсильвании, - через пять часов от горя развалился сам по себе и точно так же, как и первые два небоскреба (в которые попали самолеты), то градус иллюзионизма США зашкаливает.

Светочи мировой демократии у нас такие фокусники, что просто удивительно, как Копперфильд до сих пор не повесился от зависти, а ООН не объявило 11 сентября всемирным днем иллюзиониста. Разумеется, что всем этим фокусам США обязаны тупым и подлым журналистам, но это к слову.

Я же хочу в качестве примера американских фокусов привести самый первый, уже древний, но практически аналогичный случай со «сбитием» советским истребителем корейского Боинга 747 над Охотским морем 1 сентября 1983 года.

США как специалисты по провокациям

Итак, в первой части отмечено, что ни один свидетель катастрофы в Донбассе не видел падающий самолет – все видели только падающие обломки. Но если в воздухе развалился и упал реальный Боинг 777, то на земле обязаны быть целостные обломки фюзеляжа и, главное, два самых крупных в мире турбореактивных двигателя, диаметром в 3,2 метра и весом по 9 тонн каждый. Их нет.

Если это был рейс МН 17 из Амстердама, то на багаже обязаны быть багажные бирки, а при телах багажные квитанции. Их почему-то не сфотографировали. А почему не видно нескольких сотен мобильных телефонов, планшетов и ноутов пассажиров? Ну, ладно.

Теперь давайте с точки зрения катастрофы под Донецком рассмотрим случай с корейским авиалайнером, который якобы был сбит советской ПВО в небе над Сахалином почти 30 лет назад – 1 сентября 1983 г.

Официальная и общепринятая СМИ легенда: озверевшие советские подонки сбили мирный беззащитный пассажирский самолет «Боинг-747», который летел из США в Южную Корею рейсом КАЛ-007. В этом самолете погибли, кроме членов экипажа и неучтенных лиц, 269 пассажиров. Об этом, благодаря «свободной» демократической прессе и, кстати, и прессе СССР, знает весь мир.

Существенно меньшее количество людей знало, что этот самолет не летел по своему обычному безопасному маршруту, а специально залетел на территорию СССР и пролетел над ней со шпионским заданием. Он должен был спровоцировать включение радаров советской ПВО, а находящийся над ним американский спутник определить параметры этих радаров. (В связи с этим «Боинг» взлетел из Анкориджа специально на 40 минут позже расписания, чтобы быть над территорией СССР одновременно со спутником). Данные о радаре нужны были американцам, чтобы в случае войны пустить свои бомбардировщики по маршруту, на котором их нашими средствами обнаружения невозможно будет засечь. Соответственно, советской ПВО и в голову не пришло, что летит пассажирский самолет, все считали, что это американский самолет-разведчик радиоэлектронных средств RC-135.

Сегодня уже не удивляет заведомо подлое поведение тогдашнего президента США Рейгана и его администрации во всех вопросах, связанных с расследованием этого дела.

Скажем, расследованием этой катастрофы, как и любой авиакатастрофы, в США должно было заняться Национальное управление безопасности на транспорте – поскольку это прямое дело его специалистов. Но агентству это сразу же запретило правительство США. «Расследованием» занялся Государственный департамент США (Министерство иностранных дел, по-нашему), хотя там никаких специалистов и в помине нет. Как результат такого «расследования» были уничтожены записи на станциях слежения за этим самолетом, исчезли переговоры американских и японских диспетчеров, пленка записи переговоров нашего летчика со станциями наведения была подделана так грубо, что это при первом же ее озвучивании заметили даже американские журналисты, и т. д. и т.п.

А теперь оцените историю с малазийским Боингом. Расследовать аварию должна Украина, но она передала свою обязанность Голландии, а та «черные ящики» уже отправила в Англию. И уже 27 июля пресса радостно сообщила, что данные «черных ящиков» подтвердили попадание ракеты в Боинг, поскольку они подтверждают *«декомпрессию в результате мощного взрыва»*. А кто бы сомневался, что «подтвердят»?

Правда, когда в 2001 году украинская ПВО еще более мощной ракетой сбивала над Черным морем Ту-154, летевший из Тель-Авива в Новосибирск на такой же высоте, то летчики еще 45 секунд его падения трижды включали радиопередатчик и все диспетчеры на земле слышали их крики. А тут тишина...

Причем, Украина не передает для расследования записи переговоров своих авиадиспетчеров, а вот этот факт британско-голландских «расследователей» ни в меньшей мере не волнует. Ну, ладно, вернемся к тому, корейскому Боингу.

Как корейца сбивали

Оцените, как грамотно вел самолет над нашей территорией пилот Боинга, который, кстати, до службы в этой гражданской корейской авиакомпании был пилотом в чине полковника южнокорейских ВВС. Смотрите. На нашу территорию Боинг залетел с Камчатки. Его засекли наземные радиолокационные станции (РЛС), в воздух поднялась пара наших истребителей, но пилот Боинга снизился с 10 до 3 км и вошел в непроницаемую для РЛС зону камчатских вулканов. Станции наведения наших истребителей потеряли его и не смогли навести поднятую в воздух пару. Та, израсходовав топливо, села. Боинг снова появился на экранах локаторов, тогда подняли в воздух еще пару истребителей, но он уже был так далеко, что у них не хватило топлива его догнать. Затем кореец залетел на Сахалин, там были подняты в воздух еще 2 наших истребителя, но Боинг опять сманеврировал и вошел в зону, недоступную наземным РЛС, и наши станции наведения его снова потеряли, то есть снова оказались неспособными навести на него истребители.

Однако поднятый в воздух подполковник Осипович на своем Су-15 все же успел засечь наглеца бортовой РЛС и разыскать его. Однако при подлете, когда Осипович хотел показаться Боингу и потребовать от него посадки, тот сделал еще один маневр – Боинг сбросил скорость с 900 до 400 км/час. Су-15 с такой скоростью лететь не может, он проскочил корейца и вынужден был делать новые маневры для разворота и сближения с Боингом, после чего в баках нашего перехватчика осталось мало топлива, а кореец был уже недалеко от границы. В результате, не успевая набрать высоту, Осипович задрал нос самолета и произвел пуск двух ракет вдогонку из нетипичного положения – снизу вверх, с расстояния 5 км. Так что скажем похвальное слово покойному пилоту Боинга: он был «та еще штучка»: умел летать и умел уклоняться от боя с истребителями.

Не буду отвлекаться на вопрос почему, советская сторона сразу же подтвердила факт уничтожения корейского авиалайнера советским истребителем. Как предполагалось, корейский Боинг упал в нейтральных водах у острова Монерон. СССР начал поиски обломков спустя неделю, а глубоководные аппараты для съемки дна и поднятия тел и обломков сумел доставить к месту события только через месяц. Все это время по этой акватории моря свободно ходили американские и японские суда и корабли, летали американские самолеты.

Что нашли

Действительно, глубоководные аппараты на дне кое-что обнаружили. Не фюзеляж огромного Боинга, не его крылья, не сотни кресел и т.д., а немного очень мелких авиационных обломков, сплюснутых каким-то взрывом. И среди обломков не было найдено ни единой обгорелой вещи. А то, что было найдено, не то что у экспертов, а уже у водолазов вызвало кучу вопросов. Вот рассказ одного из них:

«Я не пропускал ни одного спуска. У меня совершенно четкое впечатление: самолет был начинен мусором и людей не было там. Почему? Ну, вот если разбивается самолет, даже маленький. Как правило, должны оставаться чемоданы, сумочки, хотя бы ручки от чемоданов... А там было такое, что, я считаю, не должны везти в самолете нормальные люди. Ну, скажем, рулон амальгамы – как с помойки... Одежда вся, как со свалки, – из нее вырваны куски... Мы же месяц почти работали! Мало было и носильных вещей – курток там, плащей, туфель – очень мало. А то, что находили, – какое-то рваньё! Вот нашли, скажем, россыпь пудрениц. Они остались целыми, открывались. Но что странно, у всех разбитые внутри зеркальца. Пластмассовые корпуса абсолютно целые, а зеркальца все разбитые. Или зонты: все в чехлах, в целых чехлах – даже не надорванных. А сами – измятые, нерабочие... Ножи, вилки покореженные»

Но главное не это, главное то, что из почти 300 человек, летевших на этом Боинге, не было найдено НИ ОДНОГО тела! А ведь они должны были быть там, пристегнутыми к креслам, как к якорям, или всплыть, если успели надеть спасательные жилеты. За все время поисков были глубоководными аппаратами были сфотографированы клочок волос и якобы оторванная кисть руки в рукаве и перчатке. Все! А где же пассажиры? Ведь то, что они погибли, – это точно, но где их тела?

Насколько от этого «места катастрофы» несет фальшивкой, можно судить по таким вот примерам.

Через 2 года в небе над Атлантикой на высоте 10 км взорвался точно такой же Боинг-747 индийской авиакомпании. В первый день поисков нашли тела 123 пассажиров, на следующий день еще 8 и через 4 месяца, при глубоководном исследовании – еще одного, пристегнутого к креслу.

Через 5 лет, в 1988 году взорвался «Челленджер» с 7 астронавтами на борту на высоте около 15 км. Со дна океана подняли 254000 фрагментов космического корабля, 90% фрагментов кабины и тела всех астронавтов. А тут ни одного пассажира?

И наши, и японские спасатели собрали всего 1020 фрагментов этой катастрофы корейского авиалайнера, среди которых японцы подобрали 13 фрагментов тел, но не в месте поисков, - об этом ниже.

Нестыковки фактов

Закономерен вопрос, который советская пресса, ведущая «непримиримую идеологическую войну», единодушно не обсуждала – а был ли этот Боинг сбит советским истребителем?

Ведь подполковник Осипович, выпустив по нему две ракеты и предположительно попав одной в фюзеляж, а другой в один из 4-х двигателей, сообщил: «Цель уничтожена», – только потому, что, во-первых, он уже повернул на аэродром на остатках горючего и падения самолета не видел, во-вторых, он полагал, что произвел пуск по американскому самолету-разведчику RC-135, которому двух ракет могло хватить («сухой вес» - 45 тонн).

Но для того, чтобы сбить такой самолет, как этот Боинг-747 («сухой вес» - 162 тонны), требуется по расчету не менее 7 таких ракет, какие были на Су-15!

Далее, американцы по отметкам на своих радарх вычислили время падения Боинга после поражения его ракетами. До высоты 300 м (когда отметка исчезла с радаров), он падал 12 минут. Сравните: если бы он просто шел на посадку, то это заняло бы у него 15 минут, а вот если бы падал неуправляемый, то 30 секунд. Так он падал или летел? То есть «Боинг» не был сбит, летчик просто снизился до высоты, при которой в разгерметизированном салоне установилось нормальное давление. Но если самолет не упал в том месте, в котором нашли какие-то обломки, то куда же он делся?

Факты от специалиста

В деле с корейским авиалайнером был и действительно специалист – человек, чьей профессией является расследование авиакатастроф – француз Мишель Бран. Он, как специалист, исследовал не только те факты, которые понравились хозяевам «свободной» прессы и тогдашнему Политбюро ЦК КПСС, но и те, о которых они молчат. И пришел к выводам, за которые его, естественно, считали фантазером и идиотом.

Забегая вперед, должен сказать, что Бран ошибался, полагая, что Осипович сбил не пассажирский Боинг-747, а самолет-разведчик, но Бран не ошибался в том, что действительно произошло с корейским авиалайнером.

В 1991 г. М. Бран дал в книге А. Иллема и А. Шальнева «Тайна корейского Боинга-747 интервью («фантазии» по их терминологии), в котором я сократил ту часть, в которой Бран предполагает бой между советскими истребителями и американским разведчиком. (Обломки этого разведчика, по его мнению, исследовали наши водолазы, приняв его за обломки Боинга). М. Бран сообщал (выделено мной):

«В этом деле самое важное – конкретные детали, мимо которых может пройти дилетант, но за которые непременно уцепится профессионал. Я в свое время принимал участие в расследовании ряда крупных катастроф в гражданской авиации и помню, когда впервые услышал о пропаже южнокорейского «Боинга», то сказал себе сразу – его найдут в течение двух недель. Ну, от силы за месяц – не может ведь самый крупный в мире «пассажир» затеряться на малых глубинах с ровным, как тарелка, дном, когда даже куда более мелкие по размерам самолеты находили в океанских расщелинах на глубине в полтора – два километра. Увы, в своем прогнозе я ошибся, началась какая-то засекреченная чехарда с участием множества «влиятельных сторон» и с выставлением таких обоснований, которые никакой критики не выдерживали. Лгали не только в Советском Союзе – лгали в США, в Японии, в Южной Корее. Зачем? Не знаю, я не политик. Я эксперт, которого интересуют только факты.

...Официальная версия не может объяснить поведение «Боинга» на японских радарх, но если предположить, что Осипович сбил не «пассажира», а какой-то другой самолет, тогда все становится на свои места: лайнер продолжал полет, и в этом случае становится понятной еще одно очевидное «таинство», связанное с рейсом «КАЛ-007» – выход его пилотов в эфир спустя 50 минут после того, как «Боинг» был «похоронен» советским истребителем. (Это тоже не фантастика, а официальная запись переговоров летчиков «КАЛ-007», которая фигурирует как официальный «документ» и в Японии, и в США.)

...Как известно, через 8 дней после трагедии куски обшивки, обломки, остатки багажа в больших количествах выбросило на японское побережье острова Хонсю, их находили на Хоккайдо. Объяснение было дано такое: «вещественные доказательства» с погибшего «Боинга» дрейфовали по течению и таким образом «приплыли» к японским берегам с севера, от того места, где упал поверженный самолет. Вроде бы все логично. За исключением одного, весьма существенного обстоятельства, которое не удалось проверить до сей поры никто – в конце августа и в сентябре в районе острова Монерон и Сахалина нет ни одного течения, которое знало бы волны с севера на юг. Только с юга на север! И, добавим к этому, согласно метеосводкам, в то время дул устойчивый ветер в сторону материка. Теперь растолкуйте мне, пожалуйста, как могли куски «Боинга» и вещдоки доплыть до Японии против ветра и против течения?

Природа ведь не играет в политические секреты, так что объяснение может быть только одно: обломки пассажирского «Боинга» занесло к японским берегам и Сахалину действительно течением, но не выдуманным – с севера на юг, а настоящим – с юга на север. Стало быть, лайнер сорвался в море значительно южнее Монерона.

До сих пор осталась без ответа загадка другой находки, приплывшей в Вакканай на Хоккайдо вместе с обломками южнокорейского «Боинга» – **остатки оперения боевой ракеты с маркировкой отнюдь не советской**. По поводу этой находки был составлен даже официальный пресс-релиз, но он никогда не был издан, а само вещественное доказательство хранится за семью печатями в управлении морской безопасности в Вакканане. Не вызывает почему-то вопросов и такой беспримерный факт, как направление в далекий от Монерона квадрат Японского моря специального самолета американских ВМС, использующегося обычно в спасательных операциях. Этот полет, зафиксированный японскими радарными, состоялся в то самое время и в том самом месте, где, по моим расчетам, **действительно лежит южнокорейский «Боинг», – у японского острова Кюрокусима недалеко от острова Садо...**

Вопросов очень много для того, чтобы поверить в «простое решение» и согласиться с устоявшейся версией. Но самый главный, конечно же, где трупы, где останки 269 несчастных, находившихся на борту южнокорейского «Боинга»? Чем больше проходит времени и чем больше появляется фактов, связанных с катастрофой, тем тверже я становлюсь в своих догадках – как мне представляется, настоящий «Боинг» и сегодня лежит на морском дне там, где упал семь с половиной лет назад, – у острова Садо, вместе со всем экипажем и пассажирами. Это место я вычислил, взяв за основу скорость здешних течений и те характеристики, которые были зафиксированы радарными.

О причинах гибели лайнера, признаюсь честно, могу только гадать. Возможно, «Боинг» был действительно обстрелян во время той чехарды, которая творилась в сахалинском небе, и получил повреждения и трещины, которые «разнесли» потом самолет. Возможно, что «КАЛ-007» был сбит на самом деле, но уже **не советскими истребителями, а американской ракетой, той самой, часть оперения которой была найдена в Вакканане**. (Как показывает анализ, это была боевая ракета с инфракрасным наведением, которая «сработала», войдя в сопло). Понимаю, что такое предположение звучит, быть может, нелепо, но, во-первых, капитан Тернер в «Юс форс джорнэл» еще несколько лет назад написал о том, что гибель «Боинга» – это одна из операций американской разведки, а во-вторых, у меня есть собственное толкование на этот счет.

Хочу, чтобы меня поняли правильно, – я не настаиваю на своих предположениях относительно причин гибели лайнера, роли спецслужб, какой-то, наверно,

существующей высокой договоренности между русскими и американцами по поводу этого инцидента. В конце концов, это не столь важно, хотя, наверное, и безумно интересно для поклонников детектива. Просто, будучи профессионалом, я наталкиваюсь на очевидные противоречия той красивой и стройной версии, которой настойчиво верят во всем мире уже почти восемь лет. После первых публикаций, посвященных моему расследованию, ЦРУ, насколько мне известно, специально выясняло, не являюсь ли я, Мишель Бран, агентом КГБ. Я не являюсь агентом этого почтенного ведомства, я хочу лишь получить ответы на мои наивные вопросы по существу дела».

Версия М. Брана о том, что наши сбили американский самолет-разведчик у острова Монерон, не выдерживает критики теми же аргументами, которыми он опровергает сбитие Боинга – нет трупов, и присутствуют вещи, нехарактерные для пассажирского самолета. Ведь и у разведчика экипаж около 20 человек, а их тел тоже нет. Кроме этого, наши водолазы нашли очень много нетипичного барахла, к примеру, много старой, вышедшей из моды и порванной одежды, но застегнутой на молнии и на все пуговицы – как будто со склада. Зачем она на самолете-разведчике, зачем зонтики, пудреницы?

Кореец не мог долететь ни в каком случае

Но, как видите, М. Бран сообщил факты, на которые упорно не реагировал ЦК КПСС, - то, что Боинг связывался с японскими диспетчерами еще и через 50 минут после «официальной» гибели, и то, что в обломках самолета найден стабилизатор американской ракеты, что прямо говорит о том, что Боинг-747 был добит американскими истребителями.

Вы видите, что Бран определенно говорить боится, что он уклоняется от определенности – это беда узких специалистов. Он может поставить себя на место пилота Боинга, а на место президента Рейгана – нет. А чтобы разобраться в этом случае, необходимо ставить себя только на место Рейгана, только в этом случае можно получить ответы на все вопросы.

Давайте это сделаем мы.

Итак, Рейган согласовал шпионскую акцию пролет Боинга-747 с ничего не подозревающими пассажирами над советской территорией. Станем на его место и просчитаем варианты развития событий.

1. Самолет благополучно выполняет задание, летчик проводит его сквозь ПВО, а если и встречает перехватчики, то те побоятся атаковать пассажирский самолет. Этот вариант хорош для экипажа, но плох для Рейгана. Пассажиры поднимут вой, когда узнают, какому риску подвергались. Авиакомпания начнет допрашивать экипаж и т. д. и т. п. Как ни странно, но шпионскую суть полета будет трудно скрыть – не отстранишь, скажем, от расследования Национальное агентство по безопасности на транспорте. Раз нет трупов, то все внимание публики сосредоточится только на самом маршруте полета.

Кстати, вы обратили внимание, что у пассажиров малазийского Боинга 777, летевшего из Амстердама, как-то подозрительно мало родственников и друзей, и они как-то очень пассивно себя ведут? Ладно, далее о Рейгане.

2. Наши летчики сбивают корейца и он гибнет. Думаю, что это должно было казаться Рейгану наиболее вероятным. Ведь американские самолеты-разведчики регулярно провоцировали нашу ПВО – демонстрировали намерение нарушить советское воздушное пространство и, дождавшись подъема в воздух наших истребителей, отворачивали в

сторону. Достаточно сказать, что подполковник Осипович, подбивший Боинг, за 10 лет службы на Сахалине более тысячи раз поднимался в воздух на перехват. Войска были обозлены американской наглостью, а те это наверняка знали. И этот вариант для Рейгана самый лучший. Помимо шпионских, он давал политические дивиденды – легче было уговорить союзников из НАТО на размещение дополнительных ракет в Европе.

3. Самый отвратительный, самый неприемлемый вариант – если «Боинг» будет подбит, погибнут или получат ранение люди, а он все же дотянет до аэродрома в Японии или Корею или совершит вынужденную посадку. Вот тут скрыть ничего не удастся: пассажиры не дадут. А ведь среди них был даже конгрессмен США. Их нельзя будет натравить на СССР, они сосредоточатся на том, кто послал их на это минное поле. И это было бы не только политической смертью Рейгана, но в своем развитии, возможно, и НАТО, и роли США в мире. Поскольку все же цинизм США в деле корейского авиалайнера просто ни с чем несравним.

Поэтому, согласитесь, нам на месте Рейгана следовало бы подстраховаться от нежелательных вариантов.

Во-первых. Иметь наготове истребители, которые, безусловно, не дадут долететь до аэродрома подбитому Боингу, а возможно, и неповрежденному.

Во-вторых. Спрятать по возможности место падения, поскольку при спасательных работах может выясниться то, что и так, по чистой случайности, выяснилось – чьей ракетой сбит самолет. А для этого необходимо симитировать ложное место аварии, на котором бы работали спасатели, подбирая кое-что относящееся к самолету. По крайней мере, такое ложное место отвлекло бы на долгое время силы от поиска настоящего места катастрофы.

Для этого был взорван в мелкие клочья какой-то самолет или его детали, часть обломков вместе с тряпьем и барахлом загрузили в грузовой самолет и сбросили там, где Боинг снижался, и где на поверхности моря плавали обломки, опавшие с него при взрыве советских ракет. Этим, кстати, и объясняется, что обломки, найденные на дне, были очень маленькие. Боинг-747 был на тот момент самый большой в мире самолет. Его целостные фрагменты в транспортный самолет не могли влезть, и выбросить их в море с борта самолета было невозможно.

Такими США были и 40 лет назад, полагаете они исправились?

Что использовано

Вернемся в Донбасс и 2014 год.

Начнем с ответа на вопрос, а есть ли у американцев транспортный самолет, способный с высоты сбрасывать подобные грузы? Для ответа оценим вес этих грузов. В первой части статьи я писал, что оцениваю вес авиационного металлолома в 20-25 тонн, ну пусть 30. Да еще 30 тонн тел, мусора и багажа. Да еще и тонн 10 керосина в сгораемых контейнерах, чтобы симитировать пожар. Итого 70 тонн. В принципе подойдет Боинг С-17 «Глобмастер», который при полезной нагрузке в 77 тонн, без заправки может пролететь 4,5 тысяч километров. Собственно, и Ил-76 украинских ВВС, если его заправить на 2000 км, тоже подойдет.

Но, думаю, был выбран Локхид С-5 «Галакси». У этого самолета размеры и скорость сравнимы с аналогичными параметрами Боинга 777, а груза он берет 120 тонн, то есть, может загрузить чуть ли не весь 777-й, если последний, конечно, порубить на габаритные куски. А вообще: *«7 июня 1989 г. С-5В установил своеобразный рекорд, десантировав над Северной Каролиной четыре танка Sheridan (массой 19 т каждый) и 73 парашютиста. При этом общая масса груза на борту составила 86,293 т. Galaxу также принадлежит неофициальный мировой рекорд по самому тяжёлому десантированию на парашютах двух 27-тонных платформ»*. На сегодня в вооруженных силах США 94 машины С-5 разных модификаций.

«Дебильно-фантастическая» версия

Таким образом, по «дебильно-фантастической» версии в момент пролета малазийского Боинга над Украиной, с какого-то украинского военного аэродрома поднялся идущий ему наперерез С-5, подающий украинским диспетчерам сигналы гражданского чартерного рейса. У Донецка его отметка на радарх подошла к отметке Боинга, и они поменялись сигналами. С-5, начиная от Донецка, подменил Боинг 777 на его маршруте, начав подавать сигналы рейса МН 17 из Сингапура, а Боинг 777 полетел по полетному плану чартера, скажем, в Грузию. Или туда, куда полетел и Боинг 777 этой же компании, пропавший в Индийском океане 8 марта этого года. В заданной точке С-5 сбросил над ДНР заранее заготовленный груз мертвецов и металлолома. Без особой опаски – ведь «расследовать» и выдавать через свои СМИ нужную «недебильно-нефантастическую» версию миру об уничтожении 777-го «Буком», все равно будут сами провокаторы.

У правильной или более правильной теории есть особенность – она объясняет те факты, которые предшествовавшая теория объяснить не может.

Укажу на кое-какие объяснения «дебильно-фантастической» версией фактов, помимо тех, которые были рассмотрены в первой части.

Объясняет многое, если не все

Начну с того, что такую операцию нельзя выполнить без сговора с экипажем малазийского Боинга. И вот, что сообщает британская газета [The Daily Mail](#) от 19 июля 2014. Оказывается, малазийский экипаж, который обязан был по графику выполнять этот полет, 17 июля не полетел. Следующий экипаж, который обязан был в этом случае подменить первый, тоже не полетел, а полетел третий экипаж, надо понимать, «тот, который и нужен был». Как сообщает газета, первые два экипажа объясняют свой отказ от полета, якобы, страхом полета над территорией ДНР. Однако ведь до 17 июля самолеты этой малазийской компании все полеты по этому маршруту выполняли мимо Донбасса! Чего они боялись и боялись ли?

Таким образом, факт остается фактом – на малазийском Боинге 17 июля был не штатный, а какой-то «особо храбрый» экипаж.

Далее, ну, положим, ну вели украинские авиадиспетчеры этот малазийский Боинг, ну сбили его ополченцы ДНР или ВВС Украины, или России (какая разница?), и рейс МН 17 пропал с экранов. При чем тут авиадиспетчеры? Зачем прятать их переговоры с Боингом и его отметку на радарх? Но ведь СБУ немедленно изъяла все записи и начала выдавать в Интернет фальшивые ролики о «буках» ополченцев. Значит, есть нечто, что начисто рушит версию уничтожение самолета ракетой. Не так ли?

Далее. С-5 имеет очень своеобразную конструкцию и военную окраску, а по маршруту летели и другие пассажирские самолеты (только в момент акции в этой части воздушного коридора было еще три самолета). Их летчики, да и пассажиры могли увидеть разгружающийся военный транспортник над Донбассом и разболтать об этом. И российские диспетчеры, следившие за подлетающими к границам самолетами, отметили, что *«до Донецка самолет следовал в установленном коридоре, а далее отклонился от маршрута на север. При этом максимальное удаление от левой границы коридора составило 14 километров»*. То есть, С-5 ушел от возможных свидетелей. Но ни диспетчеры, ни МО России на пресс-конференции так и не нашли ответа, что означает этот маневр ухода из коридора? Зачем он был нужен?

Далее, с транспортного самолета невозможно было сбросить груз всей пачкой сразу, экипажу нужно было выталкивать груз в задний люк по грузовой рампе по частям. А это объясняет разброс фрагментов и тел по дальности. Объясняет, почему, к примеру, крупный фрагмент фюзеляжа лежит в Петропавловке, фрагменты носовой части - в Россыпной, а фрагменты хвостовой части – в Грабово. Когда грузили С-5 металлоломом и трупами, особо не заморачивались, что грузить в начале, а что в конце.

Далее, С-5 не может сбрасывать грузы на крейсерской скорости, он вынужден скорость сбрасывать. И на пресс-конференции МО РФ сообщаются данные с российских гражданских радаров: *«В 17 часов 20 минут на удалении 51 км от государственной границы Российской Федерации, на азимуте 300 градусов, самолет резко начал терять скорость, что отчетливо видно в табло характеристик воздушного объекта. При падении скорости до 200 км/ч в 17 часов 21 минуту 35 секунд в месте разрушения «Боинга» появляется новая отметка о воздушном объекте. Данный воздушный объект устойчиво наблюдался радиолокационными постами Усть-Донецка и Бутурино в течение четырех минут. Диспетчер, запрашивая характеристики у вновь появившегося объекта, данные о его параметрах получить не может, так как, вероятнее всего, воздушное судно системой вторичного опознавания не оборудовано, что характерно для военных самолетов»*, - отметил начальник Главного штаба ВВС РФ генерал-лейтенант Игорь Макушев.

Ни авиадиспетчеры, ни генерал-лейтенант Макушев, проводивший пресс-конференцию, так и не объяснили этот сброс скорости перед «разрушением» и внезапное превращение пассажирского Боинга 777 вместо обломков в военный самолет. А как это выглядит с позиций «дебильно-фантастической версии»? С-5 до места выброски груза (до своей «гибели») подавал сигналы, как малайзийский Боинг, потом сбросил скорость, чтобы сбросить груз, а сбросив его, отключил устройство, подающее сигнал о том, что он малайзийский Боинг, этим отключением имитируя гибель Боинга.

Но самолет-то ведь летел! С самим самолетом (в данном случае, С-5) ничего не случилось – его отметка не падала вниз, самолет не исчез с экранов радаров. И российские радары его видели еще 4 минуты, но уже как неопознанный военный самолет. Видели уходящим вглубь Украины.

Так кого «сбили ракетой»? Зачем болтать об уничтожении Боинга, если радары видели не гибель самолета, а всего лишь превращение его в неопознанную цель?

На мой взгляд, серьезный вопрос, который задают сразу же, - а зачем так сложно? Почему по-простому не сбить любой пассажирский самолет над Донбассом ракетой? Но на самом деле, ракета не дает 100% гарантии ни попадания в самолет, ни его уничтожения в воздухе, зато надолго оставляет в небе ясно видимый след, по которому легко

вычисляется место пуска ракеты. Да и спутники за пусками ракет следят, да и на радарх они видны, да и около сотни человек батареи зенитных управляемых ракет – это свидетели. Ну, и зачем этот риск, если американцы признанные фокусники в делах с исчезновением авиалайнеров?

(Кстати, надо бы вернуться и к быстро забытому «уничтожению» 14 июня давно списанного и стоявшего на приколе Ил-76 у аэродрома Луганска. Там, судя по остаткам, весь самолет тоже сгорел практически начисто, а покрышки его шасси, да еще и какая-то запасная покрышка, лежат на пожарище абсолютно целые, вызывая естественный вопрос – а как эти «огнеупорные» покрышки жгли майдауны в Киеве? Сильно похоже на репетицию...)

Но не сомневайтесь – все СМИ мира будут долбить и долбить только про то, что Боинг-777 над Донбассом сбит русской ракетой ополченцев. И не только потому, что журналисты являются подонками по своей профессии и исполняют то, что им прикажут. Они, как и Шарий, сами не захотят повторять «дебильно-фантастическую» версию. Почему? Из-за профессионального кретинизма.

Вот недавно с телеканала RT уволилась американская журналистка. Почему? Она объяснила, что не может работать на канале, который сомневается, что Боинг сбили ополченцы, ХОТЯ ВСЕ СМИ МИРА УТВЕРЖДАЮТ, что сбили они. Но раз ее приняли на RT, то ведь она выглядела вполне умной. Однако под этой интеллектуальной мишурой скрывалась тупость, не дающая журналистам думать самостоятельно ни по одному вопросу, кроме жратвы и секса, да и то, сами журналисты будут и жрать, «как все», и позы выбирать, «как все», и виагру пить, «как все».

На этом закончу тему, хотя мне, естественно, зададут вопрос – а куда делся тот малазийский Боинг, который вылетел из Голландии? Отвечу по-одесски - вопросом на вопрос, - а куда делся тот малазийский Боинг 777, который 8 марта этого года исчез с радаров над Индийским океаном?

Но разве это главное? Ведь если малазийский Боинг не был сбит, то что с пассажирами рейса МН 17??

Ведь ОНИ МОГУТ БЫТЬ ЖИВЫ до сих пор! И ждут спасения.

А все заняты обсуждением недебильно-нефантастической версии – кто его Буком сбил, становясь пособниками преступников.

К проверке «дебильно-фантастической» версии о том, что малазийский Боинг 777, выполнявший рейс МН 17 не был сбит, а на место «катастрофы» были сброшены трупы и обломки иного самолета, подключились читатели, указав мне на пару обстоятельств, имеющих смысл зафиксировать и присоединить к остальным доказательствам.

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

Если не учитывать «дебильно-фантастическую» версию, которую я обосновываю и теми фактами, которые иные версии объяснить не могут, то эта британская информация глупа

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

А вот если учесть мою «дебильно-фантастическую» версию, то становится понятно, что

- МИ-6 и британское правительство ГОТОВЯТ ОПРАВДАНИЕ на случай, если в обломках рейса МН-17 будут найдены части иных самолетов и соответственно выяснится, что рейс МН-17 никто не сбивал, и он по сей день находится неизвестно где.

Чего собственно англичане боятся? Только ли явно маленьких для Боинга 777 двигателей на месте катастрофы или еще чего-то?

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

В Лондоне упавший Боинг 777 выглядел так (фото 1).



То есть, и американцам, и англичанам не составило бы труда набрать похожих обломков от крушения боингов в их аэропортах, чтобы сбросить их над Донбассом. Ведь все обломки корпуса Боинга в Донбассе явно напоминают результаты осмысленной разборки и резки самолета на части для вывозки с места аварии, а не результаты какого-то неконтролируемого разделения самолета на части. Ну, вот посмотрите, как ровно

обрезаны балки шпангоутов - как поперек самих шпангоутов, так и вдоль их ряда (фото 2).
Как под шнур.



И на то, находятся ли в авиаметаллоломе на Донбассе части иных самолетов, а не рейса МН 17, может указать внимательный анализ того, что упало на землю Донбасса.

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

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

Первый, это короткий ролик снятый пассажиром этого рейса уже в салоне самолета <https://www.youtube.com/watch?v=mhJHfP3WOhA>. Посмотрите в правый верхний угол картинка, в котором, пусть и смутно, но виден способ крепления таблички с номером ряда (фото 3).



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

А вот, как табличка 31-го ряда выглядит в обломках (фото 4).



То есть, в Донбассе упала багажная секция, у которой номер находится в одной плоскости с дном и чуть ли не на одной оси со светильником. Нет ни малейшего скругления дна багажной секции, хорошо видимого на фото с рейса МН 17. Точно так же в Донбассе выглядит и багажная секция 17-го ряда (фото 5):



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

Но это не все.

Перед вылетом один из пассажиров-голландцев запостил в свой [Facebook](#) фотографию малазийского Боинга 777, выполнявшего рейс МН17 <http://www.rb.ru/article/polzovateli-sotssetey-vyrajayut-soboleznovaniya-blizkim-pogibshih-v-sbitom-boinge/7358847.html>

с подписью: «Если он исчезнет, вот как он выглядит» (фото 6).

Вот более четкое фото именно этой машины в таком же ракурсе (фото 7):



(Спасибо тебе, «летучий голландец», все же улетевший, видимо, в небытие!)

Давайте рассмотрим и запомним часть фюзеляжа у второй двери (в районе флага). Начнем слева направо. Последняя буква «а» слова «malaysia» находится практически между

иллюминатором и дверью, во всяком случае, далеко за последним перед дверью иллюминатором. Двери в этом самолете имеют одну вертикальную темную выемку примерно посередине слева. Под флагом сплошная обшивка корпуса и нет иллюминаторов.

А вот как это место фюзеляжа выглядит в Донбассе (фото 8)



Как видим, буква «а» слова «malaysia» не доходит до последнего перед дверью иллюминатора, двери имеют еще и горизонтальную темную выемку сверху, под малазийским флагом появился еще один иллюминатор.

Правда, читатели утверждают, что и в малазийском Боинге в этом месте есть иллюминаторы, но только они были покрашены под цвет корпуса и поэтому не видны, а во время аварии их остекление что-то выдавило вместе с остеклением остальных иллюминаторов. Пусть так.

Правда, смущает вопрос, а что могло выдавить остекление иллюминаторов? Ведь на него в полете изнутри давит сила в полтонны избыточного давления в салоне, и ничего с иллюминаторами не происходит – их не выдавливает. При разгерметизации и этой силы уже нет, тогда что выдавило остекление иллюминаторов?

Вот, к примеру, останки Боинга 747, в багажном отделении которого во время полета взорвалась бомба, и внутреннее давление самолета выросло настолько, что фюзеляж разорвало поперек на две части (фото 9).



Как вы видите, цело не только остекление иллюминаторов, но и стекла кабины пилотов. Так, что на фото 8 остекление иллюминаторов отсутствует не от крушения лайнера, а потому, что при разделке остатков Боинга дюраль корпуса отделяли от пластика внутренней обшивки, и вместе с нею вынули и остекление иллюминаторов. Ну, ладно, оставим иллюминаторы в покое, все равно дятлы будут утверждать, что иллюминаторы при падении сквозняком выдуло и вообще это оптический обман. Займемся дверью.

На фото 8 видно, что вверху двери есть горизонтальная выемка, а на дверях подлинного Боинге 777 рейса MH 17 такой выемки нет. Кстати, ее нет и ни на одном Боинге 777 компании «[Malaysia Airlines](http://www.malaysiaairlines.com)»

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

Но зато горизонтальная выемка есть на дверях Боинга 777, потерпевшего аварию в аэропорту Лондона в январе 2008 года, в чем вы можете убедиться, вернувшись к фото 1. А вот картинка дверей того Боинга получше (фото 10)



Кстати, Боинг 777, потерпевший катастрофу в Сан-Франциско 6 июля 2013 года, тоже имеет такие двери



Вот это и есть то, чего боятся правительство Великобритании и его разведслужба МИ-6, – это «детали другого самолета» в Донбассе. Вот они – эти детали!

Но поскольку на вопрос, откуда на Донбассе взялись детали самолета, потерпевшего крушение в Лондоне в 2008 году (или Сан-Франциско в 2013), ни США, ни Великобритания отвечать не станут, то придется задать вопрос ополченцам Донбасса. Ополченцы, вы зачем притащили из Лондона (все же от него ближе) на место трагедии обломки фюзеляжа разбившегося в лондонском аэропорту Боинга 777, да еще и так, что доблестные английские разведчики вас выследили?!

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

И когда начнут узнавать судьбу их пассажиров.

Ю.И. МУХИН. [источник](http://www.ymuhin.ru/) (http://www.ymuhin.ru/)

- 54314 просмотров

Необыкновенное <http://www.kramola.info/vesti/neobyknovennoe>
Мировое правительство <http://www.kramola.info/tag/mirovloe-pravitelstvo>
Практика заговора <http://www.kramola.info/tag/praktika-zagovora>

То, что для одних крамола, для других — [правда](#). Всё зависит от того, на чьей вы стороне!

Oleg Pushin 17 часов назад



Alexander Varanov

Кроме того, что автор, Юрий Мухин идиот, ничего не понял. Чувак тянет версию игнорируя факты. Я знаю как выглядит тележкашасси на 777 и знаю, как на 737 (там её нет). Фото с тележками шасси есть в сети я их приводить не буду пусть сам ищет. Мухин как человек для меня умер. Больше читать его бредни не буду никогда.еще... Тебя никто не заставляет читать статьи Юрия Мухина, читай другую литературу, например боевики.Рекомендую Льва Пучкова, Очень занимательное чтиво.

Не НЕ КУКЛУСКЛАН 22 часа назад

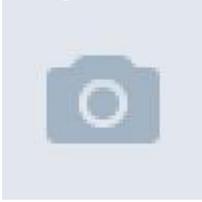
Извините, а чем вам не понравились снимки с места катастрофы? С чего именно вы взяли что вентилятор не тот? Там же четко видно, что он по окружности разрушен, лопатки раскрошились. и это объяснимо, в него все-таки из ракеты стреляли и он еще с 10000 падал в рабочем состоянии, некоторое время. Единственное целая часть это центральное посадочное отверстие, к которому крепился обтекатель, конус в центре на фотках нового двигателя. И по пропорциям, там все ИМЕННО ТАК, КАК ДОЛЖНО БЫТЬ. будьте внимательней, а то с фантазией у вас проблем нет, а вот с логикой ...)))

[Ответить](#)

[Не согласен](#) [Согласен](#)



Смирнов Дмитрий вчера в 00:58



Сергей Середа

Это байки для душевнобольных. Если верить этим рассказкам, отдадим душком "Фёлькишер беобахтер", то король Нидерландов должен получить звание Народногоартиста СССР за прекрасно сыгранную роль во время похорон жертв. Ребята, да вы что совсем охерели? Попробуйте высказать свою версию родственникам погибших пассажиров, вот тогда из вас будут реальные трупы.еще...
..... а кто-то видел эту толпу родственников? РЕАЛЬНЫХ родственников? а король Нидерландов вообще может быть не в курсе... я думаю что НИКТО не в курсе этого представления, кроме самих организаторов)....

[Ответить](#)[Контекст](#)

[Не согласен](#) [Согласен](#)

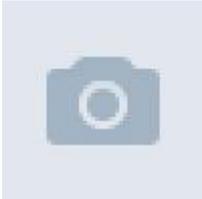


Alexander Varanov позавчера в 21:30

Кроме того, что автор, Юрий Мухин идиот, ничего не понял. Чувак тянет версию игнорируя факты. Я знаю как выглядит тележка шасси на 777 и знаю, как на 737 (там её нет). Фото с тележками шасси есть в сети я их приводить не буду пусть сам ищет. Мухин как человек для меня умер. Больше читать его бредни не буду никогда.

[Ответить](#)

[Не согласен](#) [Согласен](#)



Сергей Середа позавчера в 20:52

Это байки для душевнобольных. Если верить этим рассказкам, отдадим душком "Фёлькишер беобахтер", то король Нидерландов должен получить звание Народного артиста СССР за прекрасно сыгранную роль во время похорон жертв. Ребята, да вы что совсем охерели? Попробуйте высказать свою версию родственникам погибших пассажиров, вот тогда из вас будут реальные трупы.