

Ситуационный анализ гибели рейса МН17 (малайзийского Boeing 777), сделанный на основе инженерно-технического анализа от 15.08.2014

1. Общее описание ситуации

Самолет Boeing 777 авиакомпании Malaysia Airlines (Амстердам — Куала-Лумпур) вылетел из амстердамского аэропорта Схипхол в 10:14 UTC (14:14 МСК) 17.07.2014 и должен был прибыть в пункт назначения в 06:10 по местному времени (22:10 UTC/2:10 MSK).

Полет выполнялся третьим подменным экипажем. По данным британской газеты Daily Mail, два экипажа поменялись сменами, чтобы не лететь над зоной боевых действий. Пилоты высказывали опасения по поводу рискованного маршрута.

В 16:15 по киевскому времени (14:15 GMT) украинские авиадиспетчеры сначала потеряли с ним связь, а затем в 16:20 по киевскому времени (14:20 GMT) он вообще исчез с радаров Днепропетровского районного диспетчерского центра. В 16:45 по киевскому времени (14:45 GMT) был выявлен сигнал аварийного маяка авиалайнера в трех километрах к северо-западу от села Грабово Шахтёрского района Донецкой области, которое расположено в 78 км от Донецка и примерно в 50 км от границы с Россией. Впоследствии останки самолета обнаружили горящими на земле на территории Украины. Самолет упал в районе села Грабово (неподалеку от города Торез). Никто из пассажиров и членов экипажа не выжил.

2. Необходимость проведения ситуационного анализа

Необходимость проведения данного вида анализа вызвана необходимостью выявления внешних и внутренних факторов, послуживших причиной гибели Boeing 777, а также определения круга лиц, причастных к данной ситуации и сторон, заинтересованных в извлечении какой-либо выгоды из этого события. А также определения круга лиц, юридически ответственных за это событие.

3. Понятие ситуации и ситуационного анализа

Ситуация — это сочетание внутренних и внешних факторов, обстоятельств, условий, активных и пассивных действующих сил и материальных ресурсов.

Ситуационный анализ позволяет, исходя из более глубокого понимания ситуации и динамики ее развития, выработать и принимать более обоснованные выводы, а также предвидеть возможное возникновение кризисных ситуаций и принимать своевременные меры по их предотвращению.

4. Аналитическая группа

В целях проведения ситуационного анализа Российским союзом инженеров была создана аналитическая группа под руководством Ивана Андриевского — команда высококвалифицированных специалистов, способная провести экспертизу в процессе ситуационного анализа.

В состав аналитической группы входили:

- эксперты 1-го уровня — высококвалифицированные специалисты, обладающие профессиональными познаниями и опытом в одной из областей или проблем, имеющих непосредственное отношение к объекту ситуационного анализа.
- эксперты 2-го уровня — высококвалифицированные специалисты, способные проанализировать и оценить ситуацию в целом.
- технолог — специалист, имеющий необходимые профессиональные знания и опыт организации и проведения ситуационного анализа.
- аналитик — специалист, обладающий как необходимыми профессиональными знаниями и опытом анализа ситуаций данного направления, так и опытом сопровождения ситуационного анализа, подготовки аналитических отчетов и заключений.

Итоговая работа была в первую очередь показана Президенту центра Международного геополитического анализа – генерал-полковнику запаса, доктору исторических наук, профессору Леониду Григорьевичу Ивашову и получила его положительную оценку, затем она была доработана и представлена общественности.

5. Исходные данные для проведения ситуационного анализа

В целях проведения ситуационного анализа экспертами Российского союза инженеров были приняты во внимание следующие исходные данные:

- Выводы из ранее проведенного экспертами РСИ инженерно-технического анализа причин гибели Boeing 777;
- Оценка воздушного пространства, в районе которого произошла гибель Boeing 777;
- Оценка военной инфраструктуры в районе гибели Boeing 777;
- Оценка механизма принятия управленческих решений, повлекших уничтожение гражданского самолета и структуры управления войсками в зоне проведения антитеррористической операции (АТО) властями Украины;
- Оценка состояния военно-политической ситуации в районе гибели Boeing 777 накануне и после катастрофы;
- Оценка освещения гибели Boeing 777 официальными лицами и СМИ (выступления лидеров европейских стран, а так же США и Малайзии);
- Ход расследования причин катастрофы малайзийского Boeing 777;
- Предварительные результаты расследования Совета по безопасности Нидерландов от 09.09.2014;
- Выводы других экспертов.

5.1. Выводы из ранее проведенного экспертами РСИ инженерно-технического анализа причин гибели Boeing 777

По мнению аналитиков Российского союза инженеров, гибель Boeing 777 произошла в результате его комплексного поражения как ракетным вооружением боевого самолета, с использованием ракеты «воздух-воздух» ближнего боя, так и

пушечным вооружением с использованием 30-мм авиационной пушки или контейнера СППУ-22 с двустольной 23-мм пушкой ГШ-23Л. При этом, при стрельбе по цели мог использоваться лазерный дальномер или лазерный прицел, позволяющий существенно повысить точность стрельбы. Характер повреждений и разлет осколков свидетельствуют о применении двух видов оружия: на обломках Boeing есть и округлые отверстия, которые обычно получаются в результате выстрелов из пушки, и разрывные отверстия, характерные для ракет со стреловидными поражающими элементами (например, Р-27).

5.2. Оценка территории и воздушного пространства, в районе которых произошла гибель Boeing 777

Территория Донецкой области Украины, в районе гибели Boeing 777 (к северо-западу от села Грабово Шахтёрского района Донецкой области, которое расположено в 78 км от Донецка и примерно в 50 км от границы с Россией) 17.07.2014 находилась под контролем ополчения самопровозглашенной Донецкой Народной Республики (ДНР). При этом под контролем находилась только земля, но не воздух.

На этой территории велись боевые действия между Вооруженными силами Украины, батальонами национальной гвардии Украины и добровольческими батальонами с одной стороны и отрядами ополчения ДНР с другой стороны.

Боевые действия велись, в том числе, с применением тяжелого вооружения со стороны правительственных войск и формирований Украины.

За несколько дней до катастрофы, согласно заявлениям украинских властей, в зоне конфликта произошли другие инциденты с воздушными судами: 14 июля в Луганской области на высоте 6,5 километров был сбит Ан-26, 16 июля был сбит Су-25 и еще один Су-25 был обстрелян из ПЗРК. Всего за июнь-июль 2014 года сообщалось о потерях в этом районе более десяти пилотируемых летательных аппаратов ВВС Украины.

8 июля 2014 г. Киев закрыл воздушное пространство в зоне ведения боевых действий со следующей формулировкой: «С целью обеспечения должного уровня безопасности полетов, воздушное пространство над территорией проведения АТО [Антитеррористической операции] закрыто для совершения любых полетов гражданских воздушных судов в интересах государственной авиации. Соответствующий запрет выдан Госавиаслужбой».

Украинские власти закрыли воздушное пространство над зоной конфликта для полетов гражданской авиации с 1 июля до высоты 7900 метров (26000 футов), а с 14 июля до высоты 9800 метров (32000 футов). Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) заявила, что по ее данным, никаких ограничений на полеты в пространстве, по которому следовал малайзийский лайнер, не существовало, а Европейская организация по безопасности воздушной навигации указывает, что на маршруте следования лайнера пространство было закрыто украинскими властями до эшелона 320, а на эшелоне 330 (33000 футов), на котором следовал самолет, полеты были разрешены. Согласно пресс-релизу авиакомпании, полетным планом MH17 предусматривалось использование эшелона 35000 футов на всем участке маршрута, проходящем через воздушное пространство Украины, но украинские авиадиспетчеры дали ему указание использовать эшелон 33000 футов.

К тому моменту, когда малайзийский Boeing 777 пропал с экранов радаров, British Airways, все американские авиакомпании, Lufthansa, Air France и австралийская Qantas уже добавили к своим маршрутам дополнительные 20 минут, чтобы миновать опасную зону на юго-востоке Украины.

На момент гибели Boeing 777 в воздушном пространстве Украины находилось три гражданских самолета, выполняющих регулярные рейсы:

- Рейс из Копенгагена в Сингапур в 17:17;
- Рейс из Парижа в Тайбэй в 17:24;
- Рейс из Амстердама в Куала-Лумпур.

Кроме того, российскими средствами контроля воздушной обстановки зафиксирован набор высоты самолетом украинских ВВС, предположительно Су-25, в направлении малайзийского Boeing 777. Удаление самолета Су-25 от Boeing 777 составило от 3 до 5 км.

На Рис. 1 показана международная трасса, по которой должен был лететь Boeing 777. Видно, что на территории Польши самолет следовал в установленном ранее для этих рейсов коридоре, а затем отклонился от курса.

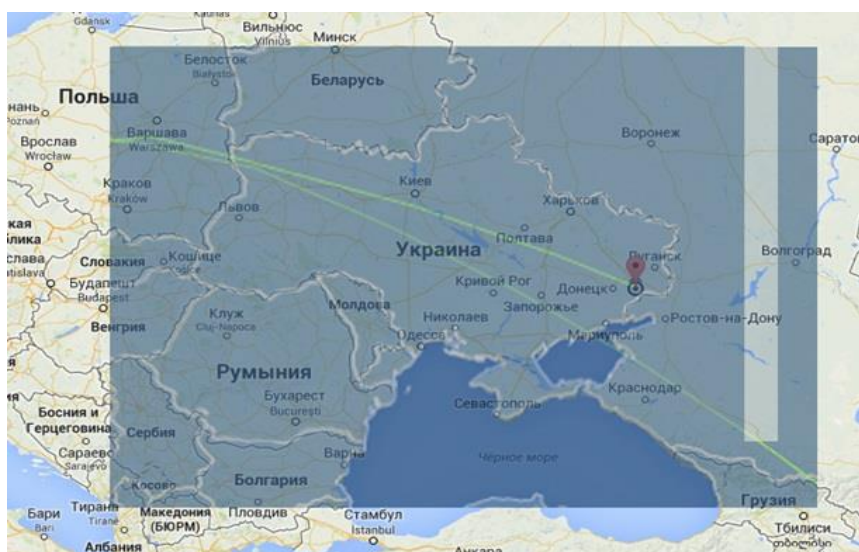


Рис. 1 – Трасса полета Boeing 777

18.07.2014 высокопоставленный представитель европейской диспетчерской службы Евроконтроль Брайан Флинн сообщил, что из-за авиакатастрофы, около 350 рейсов в день, в том числе 150 международных, будут изменены в связи с запретом полетов гражданской авиации над территорией восточной Украины.

Как указано в предварительном докладе, представленном нидерландской стороной 09.09.2014, «... самолет самовольно отклонился от курса. В 12:53 (UTC или в 15.53 по местному времени) лайнер летел под управлением Днепропетровского пункта контроля воздушного движения, в секторе контроля 2 на эшелоне FL330. В этот момент диспетчер спрашивает борт, могут ли они набрать высоту и занять эшелон FL350, чтобы избежать пересечений с другим Боинг 777, который летел сзади. Борт отвечает, что не сможет занять 350 и просит дальнейший полет по 330. Диспетчер соглашается, и чтобы избежать опасных сближений, отправляет на 350 эшелон другой лайнер. В 13:00 экипаж МН17 просит разрешения отклониться от курса на двадцать морских миль влево, по погодным причинам. Диспетчер разрешает. После этого борт запрашивает доступен ли эшелон 340, диспетчер временно отклоняет запрос, указывая пока оставаться на 330. В 13:19:53 (согласно радарным данным) борт был в 3,6 морских миль от центральной линии маршрута L980. То есть самолет отклонился от курса. Диспетчер указывает борту установить прямой курс на путевую точку RND, в связи с наличием другого трафика.

Команда лайнера подтверждает получение указаний в 13:19:56. Это было последнее, что диспетчер слышал от экипажа. Через 4 секунды, в 13:20:00 диспетчер передает борту разрешение контроля управления движением после путевой точки RND сразу следовать к точке TIKNA, но не получает ответа» (по информации журнала «Эксперт»).

По мнению экспертов аналитической группы, одним из обстоятельств, вызвавших повышенный интерес к освещению в СМИ гибели Boeing 777, явилось его отклонение от обычного маршрута на север и пролет над территорией, контролируемой силами ополчения ДНР. А так же то, что в отношении причин этого отклонения высказывались разные позиции, которые противоречат друг другу.

5.3. Оценка военной инфраструктуры в районе гибели Boeing 777

Войсковая группировка, задействованная в АТО на востоке Украины, состояла из подразделений Министерства обороны Украины (Вооруженных сил и Территориальной обороны), Министерства внутренних дел Украины (подразделений милиции и Национальной гвардии), Государственной пограничной службы Украины, Службы безопасности Украины и Управления государственной охраны Украины. Согласно заявлению премьер-министра Украины Арсения Яценюка, по состоянию на август 2014 года группировка достигла численности в 50 000 человек.

Силы и средства наземных сил ПВО

По данным, приведенным начальником Главного оперативного управления — заместителем начальника Генерального штаба ВС РФ генерал-лейтенантом Андреем Картаполовым на Специальном брифинге Минобороны России по вопросам катастрофы рейса MH17 в небе Украины, состоявшемся 21.07.2014, «в день крушения малайзийского «Боинга-777» группировка противовоздушной обороны вооруженных сил Украины вблизи города Донецка насчитывала три-четыре зенитных ракетных дивизиона комплекса «Бук-М1». [...] утром этого же дня в районе населенного пункта Зарощинское, что в 50 км восточнее Донецка и в 8 км южнее Шахтерска, была обнаружена батарея «Бук»».

Представители Минобороны России также сообщили, что в день гибели малайзийского Boeing фиксировали работу нескольких РЛС украинской батареи ЗРК «Бук-М1», а затем последующую передислокацию батареи «Буков» из района пункта Зарощенское ближе к Донецку.

При этом обращает на себя внимание тот факт, что у ополченцев нет и не было своих самолетов и формировать группировку ЗРК в этой местности нет никакой военной необходимости. Кроме того, в отсутствии денежных средств на АТО, просто так перемещать столь большой объем техники, не давая ей никакого задания — бессмысленно. Второй аспект этого вопроса состоит в том, что перемещать несколько ЗРК по территории Украины может только весьма высокое военное руководство.

По данным Министерства обороны РФ к 17 июля максимально возросла интенсивность работы украинских радиолокационных станций 9С18 «Купол-М1» зенитного комплекса «Бук».

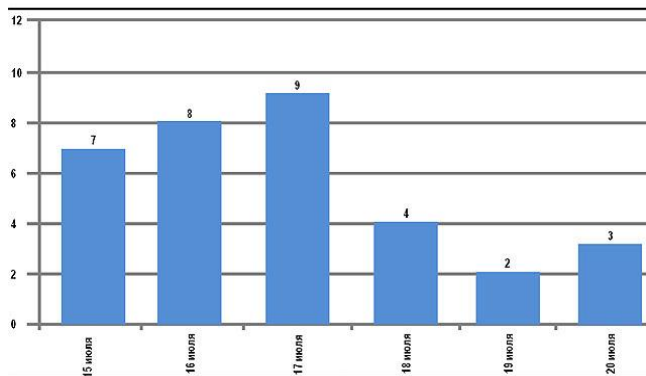


Рис.2 – Статистика активности украинских РЛС в районе гибели малайзийского Boeing 777

Российскими военными зафиксирована работа РЛС «Купол» украинской батареи ЗРК «Бук-М1» в день гибели малайзийского Boeing 777.

Из представленного графика следует, что 15 июля работало 7 станций, 16 июля – 8, а 17 июля их было уже 9. С 18 июля интенсивность работы радиолокационной станции резко снизилась и составляла 2–3 работы станций в сутки.

Возникают два вопроса:

1. Для разрешения какой ситуации и решения каких задач были переброшены ЗРК в данную точку?
2. Почему именно в это время и именно в этот час возросла активность РЛС, входящих в состав ЗРК, что они искали в небе?

Аэродромная сеть

На рис. 3 представлены сведения о наиболее вероятных аэродромах базирования боевых самолетов на Украине, на которых могла производиться предполетная подготовка, обеспечиваться боевой вылет и возвращение самолета.

1. Авиабазы Борисполь — 15 транспортная бригада Ан-30, Ми-8, Ан-26, Ту-134.
2. Авиабазы Васильков (UKKV) — Киевская область, 40 истребительная бригада, МиГ-29, L-39.
3. Авиабазы Винница Гавришевка (UKWW) — Винницкая область, 456 транспортная бригада, Ан-26, Ан-24, Ми-8, Ми-9.
4. Авиабазы Жуляны — аэропорт.
5. Авиабазы Запорожье — Ил-76, Ан-12, Ми-8.
6. Авиабазы Кайдаки (Днепропетровск) — аэропорт.
7. Авиабазы Кировское — лётно-испытательный центр Воздушных сил Украины.
8. Авиабазы Кульбакино — 299 штурмовая бригада Су-25, L-39, Су-24 — 33-й центр подготовки летного состава.
9. Авиабазы Мелитополь — Запорожская область, 25 транспортная авиабригада Ил-76, Ил-78.
10. Авиабазы Миргород — Полтавская область, Су-27, 831 бригада тактической авиации (код IATA MXR, код ICAO UKVM).
11. Авиабазы Нежин — Ан-32, Ми-8, МЧС Украины (до 1998 г. 199 ОДРАП Ту-22Р).
12. Авиабазы Озерное — базируется 9 смешанная ИБ МиГ-29, Су-27.
13. Авиабазы Старокопчанов — Хмельницкая область, Су-24М, Су-24МР.
14. Авиабазы Чернобаевка — Херсонская область, Ми-24, Ми-8.

15. Авиабазы Чугуев — Харьковская область (ХВВАУЛ), 203 учебная авиабригада, L-39, Ан-26, Ан-26Ш, Ми-8.

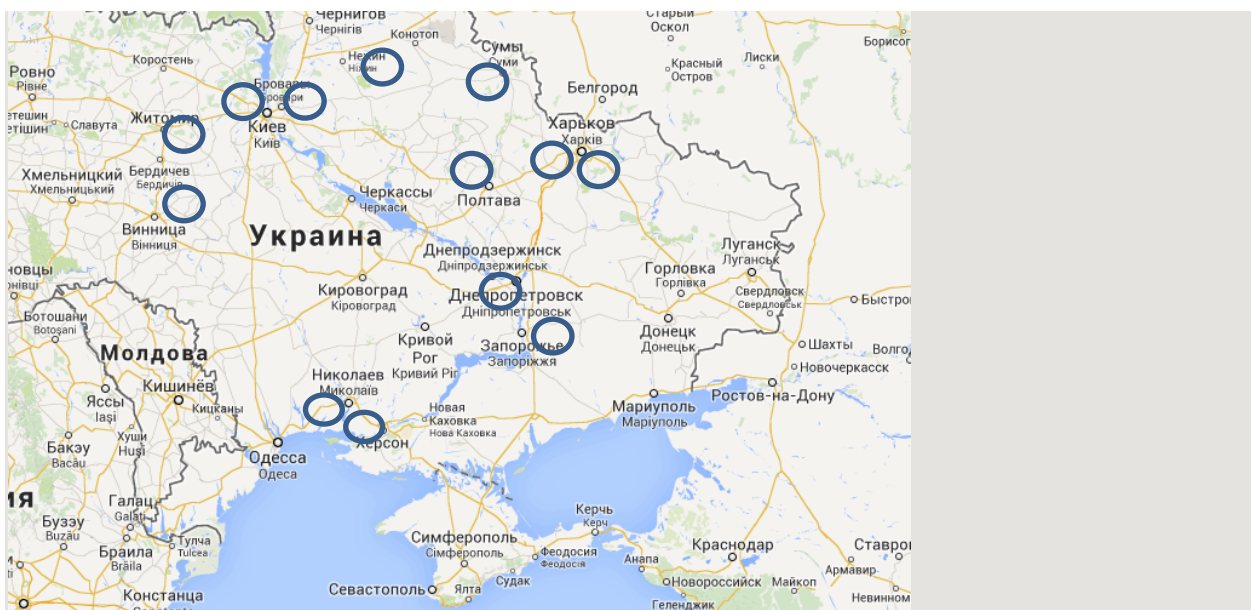
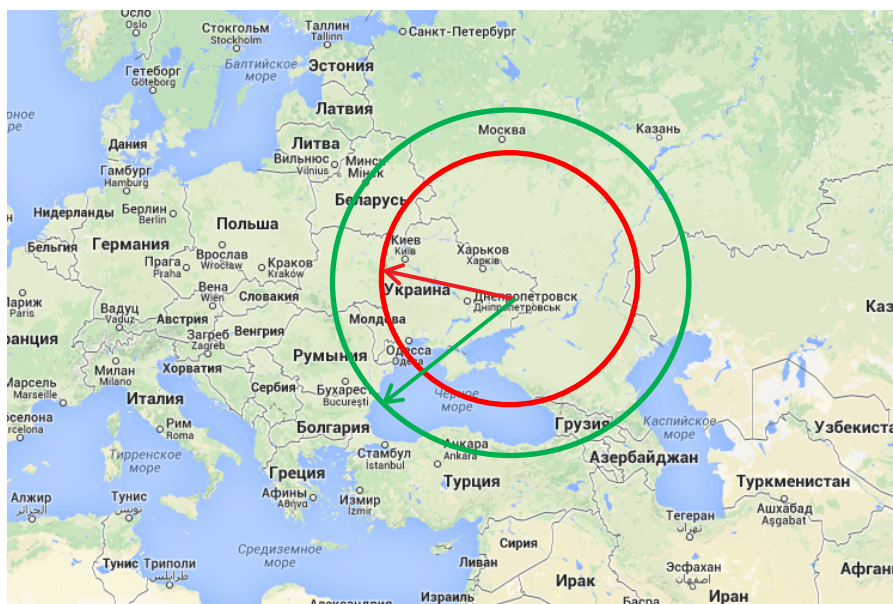


Рис. 3 – Аэродромная сеть в районе гибели малайзийского Boeing 777

Как следует из рис. 4, большинство действующих аэродромов находятся в радиусе боевого применения, например, таких самолетов как МиГ-29, так Су-25 или Л-39 или им подобных.



| Боевой радиус | |
|---------------|---------------|
| ← | Су-25 1250 км |
| ← | МиГ-29 700 км |

Рис. 4 – Радиус боевого применения авиации

Силы ополчения ДНР в районе гибели Boeing 777

На 17.07.2014 район Шахтёрска, над которым произошла гибель Boeing 777, находился под контролем сил самообороны самопровозглашенной Донецкой народной республики. Вооруженные силы ДНР на тот момент были оснащены легким вооружением, артиллерийскими системами, танками и БТР, точное количество которых не установлено.

Из зенитно-ракетного вооружения имелись ПЗРК «Игла». Как сообщил 07.07.2014 Министр обороны Луганской народной республики Игорь Плотницкий, представители народного ополчения ЛНР захватили военный самолет украинских ВВС. Речь шла о штурмовике Су-25, который сейчас проходит ремонт и вскоре сможет послужить ополченцам республики. Других сообщений о данном самолете и возможности его боевого применения не поступало. Также отсутствовала информация о наличии и тем более о применении авиации силами ДНР.

Не нашли подтверждения сообщения украинской стороны о наличии у сил ополчения ЗРК «Бук-М1», способных уничтожать воздушные цели в диапазоне высот и скоростей аналогичных Boeing 777.

От обвинений в том, что Boeing 777 якобы мог быть сбит захваченным ополченцами в Авдеевке ЗРК, отказались даже сами украинские власти.

В первые часы после катастрофы советник министра внутренних дел Антон Геращенко заявлял, что власти зафиксировали наличие у ополченцев установки «Бук», которая передвигалась «в районе городов Торез и Снежное». Однако тем же вечером источник в руководстве антитеррористической операции заявил, что у повстанцев на юго-востоке Украины нет оружия, способного сбить самолет на высоте свыше 10 км.

По мнению экспертов аналитической группы, гибель Boeing 777 в результате применения авиационного вооружения могла последовать только от вооруженных сил стороны конфликта, имеющей в наличии боевые самолеты, аэродромно-техническую сеть и навигационное оборудование, а также подготовленный авиационный и наземный персонал. Необходимо отметить, что силы ДНР не обладали ни тем, ни другим, ни третьим.

5.4. Оценка механизма принятия управленческих военно-политических решений, повлекших уничтожение гражданского самолета и структуры управления войсками в зоне проведения Антитеррористической операции (АТО) властями Украины (по данным theinsider.ua)

В соответствии с Законом Украины от 31 мая 2005 года № 2600-IV (с изменениями и дополнениями) «О борьбе с терроризмом» борьба с терроризмом основывается в частности на принципе единоначалия в руководстве силами и средствами, которые привлекаются для проведения антитеррористических операций.

Главным по АТО, согласно закону Украины «О борьбе с терроризмом», является первый заместитель главы СБУ, он же по должности начальник Антитеррористического центра спецслужбы.

Именно под его команду переходят все подразделения других силовых структур, которые имеют в своем составе части по борьбе с террористами – это МВД, Госпогранслужба, Минобороны, Управление Госохраны, а также уполномоченные лица МИДа и других органов центральной власти, которых для координаций усилий делегируют в штаб Антитеррора.

Информация о деятельности штаба АТО, которая проводится Донбассе, относится к категории государственной тайны. Любой интерес со стороны журналистов или общественности к руководству АТО вызывает крайне болезненную реакцию со стороны представителей АТО и компетентных органов.

Разделение обязанностей

Согласно Закону «О борьбе с терроризмом», ключевая роль в борьбе с терроризмом возлагается на СБУ. Кроме СБУ, искать террористов обязаны МВД, Министерство обороны, Государственная пограничная служба (ГПС), Государственная служба по чрезвычайным ситуациям (ГСЧС), Государственная пенитенциарная служба, Управление государственной охраны и другие ведомства.

Координацию действий всех силовых и гражданских ведомств, задействованных, согласно закону, в АТО, осуществляет Антитеррористический центр (АТЦ) при СБУ. В составе АТЦ есть свой штаб, который в момент гибели Boeing руководил боевыми действиями в Донбассе, и Межведомственная координационная комиссия (МКК) АТЦ, которая согласовывает мероприятия в зоне АТО.

Для непосредственного повседневного руководства АТО и контроля над обстановкой в зоне ее проведения, действует оперативный штаб АТО, ключевая роль в котором принадлежит СБУ, Минобороны и МВД.

Первым руководителем АТЦ в условиях реального вооруженного конфликта в Донбассе и паралича органов власти был и. о. начальника этой структуры Виталий Цыганок, назначенный на эту должность 1 марта.

7 июля Пётр Порошенко назначил на должность главы АТЦ Василия Грицака. Возможно, это назначение означало отказ руководства СБУ от претензий на фактическое руководство боевыми действиями в зоне АТО. С этого момента главная ответственность за их проведение окончательно легла на военных, а именно на **Генеральный штаб Вооруженных сил и его начальника Виктора Муженко.**

Начиная с июня, роль МКК как координационного органа значительно снизилась, при этом одновременно возросла роль «малого штаба» – оперативного штаба АТО, в котором главную роль играют Виктор Муженко, Василий Грицак, Сергей Яровой и командующий Национальной гвардией Степан Полторак.

Каждый из них опирается на разветвленный аппарат своих ведомств, при необходимости пользуясь прямой поддержкой министров. Например, за оснащение техникой и вооружением подразделений Нацгвардии в зоне АТО отвечает заместитель командующего Нацгвардией Николай Балан, ранее занимавший должность начальника Управления Крымского территориального командования внутренних войск МВД.

При этом постоянный контроль над деятельностью Нацгвардии в зоне АТО осуществляет лично глава МВД Арсен Аваков.

Таким образом, в результате отсутствия четкой регламентации компетенций органов управления и принятия решений на боевые действия в зоне АТО, удвоения и утроения командных органов в его структуре, имеются признаки «управляемого хаоса» и стремления уйти от персональной ответственности за отданные приказы.

Вместе с тем, в вооруженных силах любого государства существует четкая система служебной иерархии принятия решений и отдачи боевых приказов. Тем более, если в зоне ведения боевых действий применяются части и подразделения различных видов вооруженных сил.

В данном случае, применялись как наземные части ПВО, обеспечивающие ведение воздушной разведки и выдачу информации о воздушной обстановке на командные

пункты, так и авиационные части, включающие не только боевые самолеты и их экипажи, но и большое количество наземного персонала, в том числе штурманы наведения, корректировщики огня, персонал аэродромного обеспечения, навигационное обслуживание и пр. Т.е. налицо применение в одном месте различных видов войск, сил и средств.

По мнению экспертов аналитической группы, логично полагать, что решение на боевое применение различных видов военной силы, особенно при ведении боевых действий подразделениями различных силовых ведомств, правомочно принять исключительно должностное лицо, обладающее властными полномочиями по отношению к подчиненным ему войскам и вооруженным формированиям. Т.е. высшее руководство АТО.

5.5. Оценка состояния военно-политической ситуации в районе гибели Boeing 777 накануне и после катастрофы

14 апреля 2014 года Александр Турчинов подписал указ о проведении АТО на востоке Украины и 15 апреля объявил о начале АТО на севере Донецкой области. В соответствии с Законом Украины от 31 мая 2005 года № 2600-IV (с изменениями и дополнениями) «О борьбе с терроризмом»:

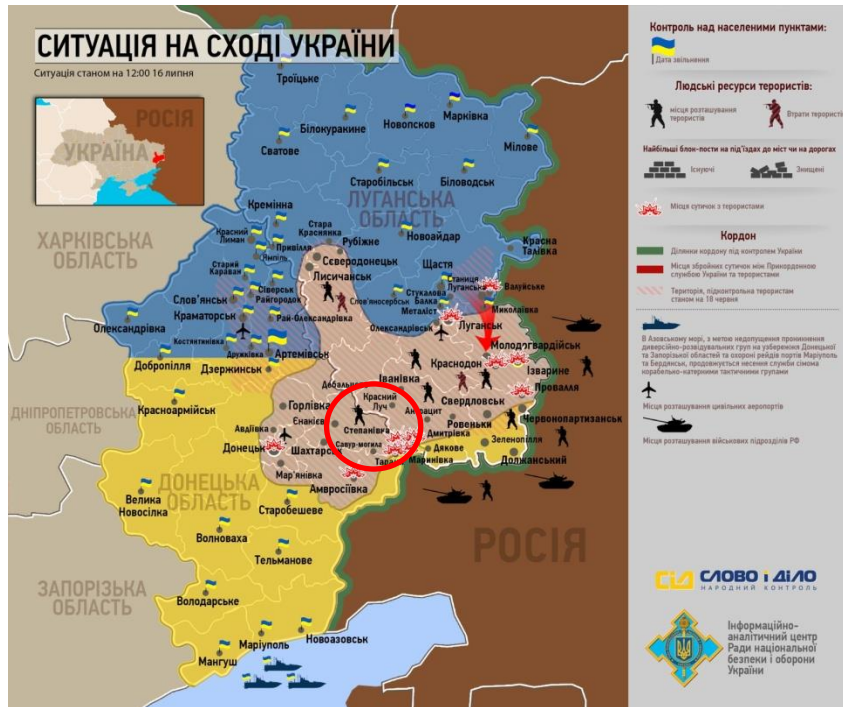
- антитеррористическая операция – комплекс скоординированных специальных мероприятий, направленных на предупреждение, предотвращение и прекращение преступных деяний, осуществляемых с террористической целью, освобождение заложников, обезвреживания террористов, минимизацию последствий террористического акта или другого преступления, осуществляемого с террористической целью;
- район проведения антитеррористической операции – определенные руководством антитеррористической операции участки местности или акватории, транспортные средства, здания, сооружения, помещения и территории или акватории, которые прилегают к ним, и в пределах которых проводится отмеченная операция;
- режим в районе проведения антитеррористической операции – особый порядок, который может вводиться в районе проведения антитеррористической операции на время ее проведения и предусматривать предоставление субъектам борьбы с терроризмом определенных данным Законом специальных полномочий, необходимых для освобождения заложников, обеспечения безопасности и здоровья граждан, которые оказались в районе проведения антитеррористической операции, нормального функционирования органов государственной власти, органов местного самоуправления, предприятий, учреждений, организаций.

Для управления конкретной АТО и руководства силами и средствами, которые привлекаются к осуществлению антитеррористических мероприятий, образуется оперативный штаб, возглавляемый руководителем Антитеррористического центра при СБУ или лицом, его замещающим.

Именно руководитель оперативного штаба определяет пределы района проведения антитеррористической операции, принимает решение об использовании сил и средств, привлекаемых к ее проведению. А в случае необходимости, вносит на рассмотрение

СНБО предложения относительно введения чрезвычайного положения в Украине или в отдельных регионах. Вмешательство в оперативное управление антитеррористической операцией любых лиц, независимо от должности, не допускается. То есть фактически даже Президент не имеет права давать указания во время АТО.

Карта боевых действий АТО на 17 июля 2014 13:36 – по данным segodnya.ua



Авиация Вооруженных сил Украины возобновила выполнение боевых заданий в районе проведения АТО. Боевые самолеты ВСУ нанесли несколько точечных ударов по реактивным системам залпового огня «Град», блокпостам, опорным пунктам, скоплениям живой силы и техники боевиков-наемников.

За сутки совершено 12 вылетов самолетов Воздушных Сил и 17 вылетов вертолетов армейской авиации Сухопутных войск с целью нанесения ударов по позициям боевиков, доставки гуманитарных грузов и поисково-спасательного обеспечения.

Рис. 5. Карта боевых действий АТО на 17 июля 2014 13:36

Карта боевых действий АТО на 18 июля 2014 13:11 – по данным segodnya.ua



За последние сутки антитеррористической операции продвинулись на 10–15 км вглубь территории, которую контролировали боевики, и замыкают кольцо вокруг них в районе Луганска и государственной границы Украины. Об этом заявил спикер Информационного центра Совета нацбезопасности и обороны Андрей Лысенко. Террористы препятствуют проведению гласного международного расследования катастрофы самолета Боинг 777 Малайзийских авиалиний и мешают работе украинских специалистов на месте трагедии.

Рис. 6. Карта боевых действий АТО на 18 июля 2014 13:36

5.6. Оценка освещения гибели Boeing 777 официальными лицами (выступления лидеров европейских стран, США и Малайзии)

Как пишет газета «Нью-Йорк Таймс», Владимир Путин позвонил Барак Обама в четверг 17 июля, утром по вашингтонскому времени. Предметом разговора были новые американские санкции – Президент России говорил, что они несправедливы, а Президент США требовал от него прекратить поддержку сепаратистов на Востоке Украины. Разговор был напряженным, нервным и продолжался около часа. Примерно в середине беседы Путину доложили о сбитом самолете, и он сказал об этом Обама. Детали в тот момент еще не были известны, и президенты продолжали говорить о санкциях. В этот же день стало ясно, что Президент Обама должен сделать заявление по этому поводу.

Текст заявления прислали спичрайтеры из Белого дома. Джош Эрнест вручил текст Обама, сообщив при этом, что, по неподтвержденным данным, на борту сбитого лайнера находились 23 американца. Заявление Президента было кратким. Он сказал, что правительство США выясняет обстоятельства трагедии и находится в постоянном контакте с заинтересованными сторонами. В тот момент, когда Президент делал свое заявление, вице-президент Джо Байден разговаривал с Петром Порошенко, который рассказал ему о перехваченном разговоре сепаратистов, где они говорят, что сбивают гражданский самолет.

То есть первоисточником информации о том, кто мог это сделать стал Пётр Порошенко.

На следующий день, 18 июля, Барак Обама сделал развернутое заявление по Boeing: «Есть свидетельства, указывающие, что самолет был сбит ракетой класса «земля-воздух», выпущенной с территории внутри Украины, которая контролируется сепаратистами, поддерживаемыми Россией».

НО МЕСТА ПУСКА, СВИДЕТЕЛЬСТВ ПУСКА ДО СИХ ПОР НИКТО НЕ ПРЕДСТАВИЛ, хотя американцы имели спутник над этим местом в этот час и точно знают, что и как произошло. Со спутника такой пуск виден как на ладони, и если бы эти подтверждения существовали, то мир бы их давно уже увидел из развернутой пресс-конференции американских спецслужб.

«Мы также знаем, что это не первый самолет, сбитый в восточной Украине. В последние недели пророссийские сепаратисты сбивают украинский транспортный самолет и украинский вертолет, а также взяли на себя ответственность за сбитый украинский истребитель. Более того, нам известно, что эти сепаратисты получают постоянную помощь из России, включая оружие и обучение. Получают они также тяжелое оружие, включая зенитные системы».

17.07.2014

Facebook Советника Министра внутренних дел Украины, Антона Геращенко (18:36:21):

«16:20: В районе поселка Грабово в Торезе пуском ракеты из ЗРК «Бук» был сбит пассажирский самолет компании Malaysia Airlines, совершавший рейс Куала-Лумпур – Амстердам. Лайнер летел на высоте около 10 километров, когда террористы применили ЗРК «Бук». По официальным данным, на борту находилось 280 пассажиров и 15 членов

экипажа. Террористы подтвердили факт попадания ракет в самолет, назвав его АНом, а не Боингом».

Советник главы МВД Украины Зорян Шкиряк после гибели малайзийского самолета Boeing на востоке страны призвал США и НАТО помочь украинским военным в ведении спецоперации против ополченцев. «США должны немедленно предоставить нам современное высокоточное оружие и поддержать с воздуха, а НАТО начать наземную военную операцию по защите»,— написал Шкиряк в Facebook.

Заявление Правительства Великобритании:

«Пока у нас нет конкретной информации о том, как именно произошла данная трагедия. Поэтому я не хочу строить предположения на данном этапе. Мы уверены, что расследование инцидента должно проходить под руководством ООН. Мы готовы оказать помощь в расследовании предоставить ресурсы и специалистов подразделения по расследованию авиационных происшествий (AAIB). Мы полагаем, что на борту находились представители Великобритании. Мы проверяем данные пассажиров, чтобы установить число и личности граждан Великобритании. Мы сообщим семьям пострадавших, как только мы получим дополнительную информацию».

Премьер-министр Малайзии заявил, что хотя украинская сторона считает самолет сбитым, «на данном этапе Малайзия не может достоверно определить причину трагедии, но мы должны выяснить и выясним в точности, что именно случилось с этим рейсом». Он заявил также, что Малайзия примет непосредственное участие в расследовании и если выяснится, что самолет был действительно сбит, Малайзия будет настаивать, чтобы виновные были незамедлительно преданы правосудию.

18.07.14

Премьер Великобритании Дэвид Кэмерон назвал произошедшее «прямым результатом дестабилизации Россией независимого государства» и сказал, что, «если Президент Путин не изменит своего подхода к ситуации на Украине, Европа и Запад должны будут принципиально изменить свой подход к России».

Премьер-министр Австралии Тони Эббот обвинил Россию в поставке ополченцам зенитно-ракетного комплекса, из которого был сбит малайзийский Boeing 777. «Мы не хотим усугублять ситуацию, однако если, как кажется сейчас, самолет был сбит ракетами "земля-воздух", которые поставила Россия, то на России лежит значительная доля ответственности»,— заявил Эббот. При этом он выразил уверенность, что причиной авиакатастрофы стало желание Кремля «мутить воду» на Украине.

«Служба безопасности Украины открыла уголовное производство по статье 258 УК Украины (террористический акт) в связи с катастрофой малайзийского самолета в Донецкой области. Открыто уголовное производство по статье «теракт»»,— сообщили в пресс-центре СБУ.

20.07.2014

Посольство США в Москве: «По нашей оценке борт МН17, вероятно, был сбит ракетой земля-воздух «Бук» с территории, подконтрольной сепаратистам, на востоке Украины. Мы основываем это суждение на нескольких факторах:

В течение последнего месяца мы заметили все возрастающий объем тяжелого вооружения, идущего к сепаратистам через границу между Россией и Украиной. В прошлые выходные Россия отправила сепаратистам колонну военной техники в количестве до 150 транспортных средств, включая танки, бронетранспортеры, артиллерию и реактивные системы залпового огня. Мы также располагаем информацией, указывающей на то, что Россия обеспечивает подготовку боевиков-сепаратистов на объекте на юго-западе России, и в эту подготовку входит обучение работе с системами противовоздушной обороны.

Пророссийские боевики-сепаратисты продемонстрировали владение системами ракет земля-воздух и сбили за последние месяцы более десятка летательных аппаратов, в том числе два крупных транспортных самолета.

В то время, когда с рейсом МН17 пропала связь, мы засекли пуск ракеты земля-воздух из района, контролируемого сепаратистами, на востоке Украины. Мы полагаем, что это была ракета «Бук».

Перехваты переговоров сепаратистов, выложенные на сайте YouTube украинским правительством, указывают на то, что сепаратисты обладали системой «Бук» уже в понедельник 14 июля. В перехваченных переговорах сепаратисты неоднократно упоминают системы «Бук», которые у них есть и которые они передислоцируют.

Материалы, выложенные в социальных сетях в четверг, показывают систему «Бук» проезжающей по контролируемым сепаратистами городам Торез и Снежное, расположенным близ места гибели и являющимся предполагаемым местом запуска ракеты земля-воздух. Из этого места «Бук» был способен сбить борт МН17, так как обладает достаточной дальностью и высотой действия.

Украина также имеет на вооружении системы «Бук», но мы уверены, что ни одна из украинских систем противовоздушной обороны не находилась в районе крушения. Также украинские силы не запускали ни одной ракеты земля-воздух в течение конфликта, несмотря на то, что часто жаловались на нарушения их воздушного пространства российскими военными летательными аппаратами.

Вскоре после крушения сепаратисты — в том числе самопровозглашенный «министр обороны» Донецкой Народной Республики Игорь Стрелков — заявили в социальных сетях, что они сбили военно-транспортный самолет.

В перехваченном разговоре, который широко выкладывался в интернете, известный лидер сепаратистов сообщает собеседнику, что отряд сепаратистов сбил этот самолет. После того как стало очевидно, что самолет оказался гражданским лайнером, сепаратисты удалили посты в социальных сетях, где они хвастались тем, что сбили самолет и что у них есть система ракет земля-воздух «Бук».

Аудиоданные, предоставленные прессе украинской службой безопасности, были оценены аналитиками разведывательного сообщества, которые подтвердили, сравнив аудиозапись, выложенную в интернете Украиной, с записями разговоров известных сепаратистов, что это подлинные разговоры между известными лидерами сепаратистов. Видеоматериал, выложенный в социальных сетях вчера, показывает, как «Бук» транспортируется через район Краснодона назад в Россию. Видеоматериал показывает, что в системе нет, по крайней мере, одной ракеты, что может указывать на то, что был произведен пуск.

События на месте в районе крушения ясно демонстрируют, что сепаратисты полностью контролируют этот район».

Новый министр обороны Великобритании Майкл Фэллон в интервью Mail on Sunday назвал Россию «спонсором терроризма», добавив, что русские должны

«убраться с востока Украины, оставив Украину украинцам». В этот же день вечером стало известно о том, что лидеры Германии, Франции и Великобритании заявили о готовности наложить на Россию дополнительные санкции, если Путин не примет срочных мер для облегчения международного расследования причин происшествия.

25.07.2014

Премьер-министр Малайзии Наджиб Разак заявил, что власти Малайзии считают преждевременным выступать с обвинениями до получения неопровержимых доказательств о причинах катастрофы: «Сейчас существует огромное количество вопросов, требующих однозначных ответов. В их числе — был ли сбит самолет ракетой, кто это сделал, кто поставлял вооружение, было ли это ошибкой или заранее планируемой акцией», — сказал Наджиб Разак. По его словам, Малайзия «не будет ни на кого указывать, пока не получит неопровержимые доказательства случившегося».

25.07.2014

США отказываются обнародовать данные своей разведки о гибели малайзийского самолета, не знают точно, кто нажал кнопку пуска ракеты, но уверены, что ответственность лежит на России, чья информация о расположении украинских войск якобы неверна, заявила представитель Госдепа США Мари Харф.

02.08.2014

В интервью французской газете *Midi Libre* генсек НАТО Андерс Фог Расмуссен охарактеризовал трагедию 17 июля как военное преступление. «Мы располагаем многочисленными данными, которые указывают на то, что сепаратисты, поддерживаемые русскими, виновны», — утверждал он. Фог Расмуссен отказался давать комментарии, какой именно информацией, указывающей на вину той или иной стороны, располагают в НАТО. В штаб-квартире также уклонились от разъяснений на этот счет.

13.10.2014

Премьер-министр Австралии Тони Эбботт заявил, что во время предстоящего саммита стран «Большой двадцатки», который должен состояться в ноябре в Брисбене, президенту России Владимиру Путину предстоит ответить на сложные вопросы по поводу гибели малазийского рейса МН17. «Я атакую (shirtfront) господина Путина, можете быть уверены», — заявил австралийский премьер и добавил, что скажет Путину о том, что погибшие в авиакатастрофе австралийцы были убиты «мятежниками, использовавшими поставленную Россией технику».

Анализ выступлений официальных лиц и СМИ свидетельствует о том, что буквально в первые часы после гибели Boeing 777 в СМИ ряда западных стран (прежде всего США и Великобритании) появилось большое количество (более 100) материалов, в которых вина за гибель самолета возлагалась на Российскую Федерацию. Причем авторами статей и официальными лицами не было приведено ни одного факта или доказательства, свидетельствующих о причастности российской стороны к гибели Boeing 777. Во всех материалах приводились либо ссылки на социальные сети, либо на утверждения украинской стороны, либо на закрытые источники. Характерной особенностью заявлений и цитируемых материалов является то, что они сделаны ДО обнародования результатов какой-либо комиссии, в которую входили заинтересованные стороны (Украина, в воздушном пространстве которой произошла катастрофа; Малайзия, как владелец самолета; США, как страна-производитель самолета), причем по

установленным правилам в таком случае создается межгосударственная комиссия по расследованию. Представители такой комиссии прибыли в район Донецка лишь 21.07.2014 и были вынуждены покинуть этот район 08.08.2014 в связи с активизацией боевых действий.

По мнению экспертов аналитической группы, выступления лидеров Европейских государств и США, последовавшие непосредственно после гибели Boeing 777, а также в первые дни после нее, не сопровождались какими-либо доказательствами. Это свидетельствует об отсутствии у них этих доказательств тогда и сейчас. Эти выступления, фактически, являлись крайне тенденциозными обвинениями, уводящими нас в сторону, и имеющими своей целью прямо или косвенно обвинить в причастности к гибели самолета руководство Российской Федерации.

Американская сторона неоднократно заявляла об имеющихся в ее распоряжении неопровержимых доказательствах о виновности российской стороны и ДРН в гибели Boeing 777, но ни одно из доказательств не было не только не приведено, но и не озвучено.

Это говорит о том, что обвиняющая Россию сторона блефовала и продолжает блефовать сейчас. Оттягивание публикации итогов расследования авиакатастрофы происходит не потому, что расследование является слишком сложным, а потому, что выводы из него являются слишком невыгодными. Скорее всего, в телах погибших нет поражающих элементов от ЗКР «Бук-М1». Если их там нет, то нет и принципиальной возможности повесить вину на ополченцев.

5.7. Ход расследования причин катастрофы малайзийского Boeing 777

17.07.2014 Премьер-министр Украины Арсений Яценюк распорядился срочно создать правительственную комиссию для выяснения обстоятельств катастрофы в Донецкой области самолета Boeing 777 «Малайзийских авиалиний», следовавший курсом Амстердам (Нидерланды) – Куала-Лумпур (Малайзия). В этот же день Президент Украины Пётр Порошенко инициировал создание Государственной комиссии с привлечением специалистов ИКАО и других международных структур для расследования трагедии с самолетом авиакомпании «Малайзийские авиалинии» Boeing 777 в Донецкой области.

19.07.2014 на Украину прилетели сотрудники следственных структур Малайзии для участия в работе международной комиссии. В тот же день прибыла группа международных экспертов для расследования катастрофы малайзийского Boeing 777 (в комиссию из 31 чел. вошло больше всего представителей Нидерландов — 23 человека, по двое из Германии и США, один из Великобритании, а также трое представителей посольства Австралии). Комиссия приступила к работе только 21.07.2014, когда к середине дня четверым голландским экспертам удалось попасть на место падения самолета. После этого начались интенсивные обстрелы территории, на которой находились обломки Boeing 777 и представители комиссии прекратили свою работу на местности. Через несколько неудачных попыток, комиссия в составе уже 101 международного эксперта, все же смогла 31.07.2014 добраться до места гибели малайзийского Boeing. Но долго поработать им не удалось – продолжались бои, эксперты в тот же день вернулись в Донецк. Работу комиссии на месте гибели нельзя назвать полноценной, так как ее представители на дату опубликования предварительного доклада (09.09.2014) не смогли собрать все фрагменты самолета с целью последующего детального анализа.

22.07.2014 Власти самопровозглашенной Донецкой народной республики (ДНР) передали два «черных ящика» с разбившегося на Украине Boeing 777 экспертам из Малайзии, с условием предоставления доступа к ним международным экспертам ICAO.

22.07.2014 Президент Украины Пётр Порошенко во время посещения посольства Малайзии в Киеве поручил украинским силовикам прекратить боевые действия и операции в радиусе 40 км от места падения малайзийского авиалайнера. «Я дал поручение: немедленно в радиусе 40 километров от места трагедии украинские военнослужащие не должны проводить операции и не должны открывать огонь», – сказал Порошенко журналистам, сообщает «Интерфакс-Украина».

22.07.2014 в Донецкой области самолеты ВВС Украины нанесли ракетный удар в районе города Шахтёрск, это всего в 30 километрах от места гибели малайзийского Boeing 777. Таким образом, военные нарушили распоряжение Петра Порошенко – прекратить боевые действия в том районе, чтобы не мешать расследованию. Как передал корреспондент РИА Новости, помимо авиаудара по Шахтёрску, военные вели обстрел из установок «Град»: звуки залпов и взрывы были слышны у села Грабово, в окрестностях которого и находятся обломки лайнера.

23.07.2014 Представители Малайзии передали бортовые самописцы малайзийского авиалайнера Boeing 777 следователям из Нидерландского совета по безопасности, который руководит международным расследованием катастрофы. В тот же день самописцы были переданы английским экспертам Управления по расследованию авиационных инцидентов, и в лаборатории Фарнборо (Великобритания) приступили к их расшифровке.

24.07.2014 Совбез ООН единогласно принял резолюцию по гибели Boeing на востоке Украины. В документе содержится требование немедленно прекратить боевые действия в районе авиакатастрофы и провести беспристрастное международное расследование. Постпред России Виталий Чуркин предостерег от бездоказательных обвинений и попросил принять во внимание, что Киев попытается использовать ситуацию с гибелью Boeing для наращивания военной операции.

Украина не собирается прекращать боевые действия на востоке страны на время проведения расследования обстоятельств гибели малайзийского лайнера. Об этом 24.07.2014 заявил премьер-министр Арсений Яценюк. Что прямо указывает на нежелание Украинской стороны максимально содействовать раскрытию обстоятельств и выяснению причин гибели Boeing 777.

По словам Яценюка, место гибели самолета находится достаточно далеко от места проведения боев. «Для меня лично приоритетнее освободить Украину от тех, кто посягает на территориальную целостность страны. Есть украинцы, которым угрожает опасность. Эти пророссийские мятежники их убивают. Я не могу ждать. Ответственность за судьбу этих людей лежит на правительстве и президенте», — передал слова премьера «Интерфакс».

Также премьер напомнил, что в зоне радиусом 40 километров вокруг места, где упал малайзийский пассажирский лайнер, Порошенко приказал огонь прекратить.

«Заявленное ранее о прекращении огня предусматривает создание гуманитарных коридоров для доступа к месту аварии. Но от повстанцев зависит, позволят ли они собрать доказательства»,— заявил Яценюк.

Таким образом, несмотря на приказ Президента прекратить боевые действия вокруг места гибели самолета, украинские военные этот приказ неоднократно нарушали. Эксперты из Малайзии не смогли добраться к месту трагедии из-за обстрела шоссе, ведущего к населенному пункту Грабово, совсем рядом с местом, где упал самолет. В день, когда эксперты обследовали обломки лайнера, 22 июля, стрельба велась всего в 19 километрах от Грабово.

02.08.2014 По сообщению РИА Новости, группа наблюдателей Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), прибывшая на место гибели малайзийского Boeing 777 на востоке Украины, была вынуждена покинуть место катастрофы в связи с начавшимся артобстрелом.

08.08.2014 члены международной комиссии по расследованию катастрофы Boeing 777 в Донецкой области вернулись в Голландию с Украины, не проработав там в общей сложности и недели. При этом изначально планировалось, что на тщательное изучение места гибели Boeing 777 потребуется не менее месяца. Экспертам не удалось собрать обломки самолета, а без этого научные выводы о причинах катастрофы невозможны. Сообщено, что закончен «первый этап», смысл которого, собственно, свелся к тому, что комиссия работать не может. О сроках второго этапа не сообщалось.

11.08.2014 Голландская общественная организация De Ommekeer («Поворот») выступила с открытым письмом президенту РФ Владимиру Путину. В нем осуждается избранный Вашингтоном и Брюсселем путь решения конфликта на Украине. А также приносятся извинения от лица большинства граждан Нидерландов за действия своего правительства и СМИ, за «извращенные факты, касающиеся гибели Boeing-777 под Донецком».

«Против России выдвигаются страшные обвинения, без всяких доказательств, без проведения расследования, без предъявления обломков оружия, которым якобы был сбит МН17», отмечают авторы письма. «Нам приходится быть лишь бессильными наблюдателями и свидетелями того, что западные страны под предводительством Соединённых Штатов обвиняют Россию в преступлениях, которые они совершают сами в несравнимых ни с кем масштабах»,— говорится в письме, опубликованном на официальном сайте De Ommekeer.

14.09.2014 наблюдатели ОБСЕ попали под артиллерийский обстрел на месте гибели малайзийского Boeing 777. Снаряд попал в автомобиль, сотрудники ОБСЕ смогли покинуть место происшествия на втором транспортном средстве, пострадавших среди них нет.

11.10.2014 «Для западных экспертов по-прежнему небезопасно проводить расследование на месте гибели,— цитирует Reuters премьер-министра Нидерландов Марка Рутте. — Я в ярости, ведь мы знаем, что объявлено перемирие и там должна быть буферная зона, но на самом деле нет ни того, ни другого».

Вооруженные формирования Украины неоднократно обстреливали район падения обломков Boeing 777. Очевидно, что такие обстрелы преследуют двоякую цель. С одной

стороны – максимально затруднить идентификацию боеприпасов, поразивших самолет в воздухе, а с другой – воспрепятствовать нормальной работе экспертов.

В виду того, что в месте гибели Boeing 777 идут бои, эксперты не в состоянии провести тщательный осмотр места происшествия и собрать обломки.

На протяжении всего времени, прошедшего с момента гибели Boeing 777, ясно прослеживается тенденция к препятствованию работы комиссии и уклонению от правдивого и полного освещения ситуации в СМИ. При этом становится понятным, что замалчивание таких фактов, как обнародование переговоров украинских диспетчеров с экипажем Boeing до и во время катастрофы, а также препятствие к установлению личностей свидетелей и прямому контакту с ними исходит от спецслужб и силовых структур украинской стороны (СБУ, МО, Штаба АТО). Налицо политика изоляции ключевых свидетелей, способных пролить свет на обстоятельства гибели Boeing 777 и, тем самым, помочь международной комиссии в проведении транспарентного расследования.

По мнению экспертов аналитической группы, обстрелы территории, на которой находятся обломки Boeing 777, существенно затрудняют их сбор с целью последующего детального анализа, который необходим для установления причин, обстоятельств и виновников гибели самолета.

Одной из причин интенсивного обстрела территории, что препятствует нормальной работе экспертов на месте гибели самолета, может быть попытка сокрытия всех обстоятельств данного дела. Например, у того, кто вел артиллерийский обстрел местности, на которой расположены части Boeing, – артиллерийскими снарядами уничтожить обломки самолета и тела пассажиров, чтобы их стало невозможно обследовать. Такая задача могла быть решена артиллеристскими установками, если бы разлет частей самолета не был так велик, как в этом конкретном случае. Второй целью работы артиллерии по месту падения обломков может быть создание официального повода не обследовать местность должным образом.

Очевидно, что пустые поля, на которые упали обломки самолета, не представляют собой интерес как военная цель, а артиллеристы стреляют по координатам, указанным им вышестоящим штабом.

Отсюда вывод, что вышестоящий штаб АТО, дал указание артиллеристам обработать место падения осколков самолета с целью не допустить нормального хода расследования, так как истинные результаты расследования не выгодны штабу и руководству АТО.

Ответственность за это лежит на стороне, осуществляющей огневое воздействие по месту катастрофы.

5.8. Сравнение хода расследования причин катастрофы малайзийского Boeing 777 с ходом и результатами расследования обстоятельств гибели ТУ-154, произошедшей в небе Украины 04.10.2001

В данной ситуации целесообразным представляется сравнить ход расследования гибели Boeing 777 с другой катастрофой, произошедшей в небе Украины 04.10.2001, а именно гибель Ту-154М авиакомпании «Сибирь», выполнявшего рейс SBI1812 по маршруту Тель-Авив — Новосибирск. Сопоставим некоторые обстоятельства, выявленные в ходе расследования этих трагедий и их последствия:

| | Гибель Boeing 777 17.07.2014 | Гибель Ту-154М 04.10.2001 |
|--|---|---|
| Первоначальные версии | 18 июля, Президент США Барак Обама заявил: «Есть свидетельства, указывающие, что самолет был сбит ракетой класса "земля-воздух", выпущенной с территории внутри Украины, которая контролируется сепаратистами, поддерживаемыми Россией». | Практически сразу было объявлено, что основной версией катастрофы является теракт. Параллельно возникла и другая версия, согласно которой взрыв на борту самолета произошел по техническим причинам. Через несколько часов средства массовой информации сообщили о новой версии случившегося: самолет был сбит ракетой класса «земля — воздух». |
| Кто проводил расследование | - Международная комиссия по расследованию катастрофы Boeing 777; - Представители ОБСЕ; - Госкомиссия Украины по расследованию обстоятельств и причин авиакатастрофы, руководитель Владимир Гройсман. | - Комиссия по расследованию причин катастрофы, созданная Президентом РФ (под председательством Владимира Рушайло); - Комиссия, созданная в Межгосударственном авиационном комитете (МАК) и Министерстве транспорта Российской Федерации; - Украинская межведомственная комиссия во главе с первым вице-премьером Украины Олегом Дубиной. |
| Первичный анализ обломков | При осмотре места гибели Boeing на Украине не было проведено важнейшее исследование — выкладка обломков самолета. «Они [эксперты] там были, но не произвели выкладку обломков, что делать надо обязательно... [Они] не пытались найти остатки поражающих элементов»,— заявил министр иностранных дел России Сергей Лавров. | Первый же осмотр обломков лайнера подтвердил, что Ту-154 взорвался из-за внешнего поражения. Кроме того, на месте катастрофы были найдены фрагменты, не относящиеся к конструкции самолета. Специалисты установили, что размер и форма многочисленных пробоин в фюзеляже вполне соответствуют шрапнели осколочно-фугасной боевой части ракеты С-200. |
| Результаты расследования причин гибели самолета | Представленный международной комиссией предварительный доклад не содержит детальных сведений об обстоятельствах авиакатастрофы. Важнейшие экспертизы и исследования так и не были своевременно проведены (сбор и выкладка обломков самолета, поиск поражающих элементов, патологоанатомические экспертизы). Без этих данных невозможно делать какие-либо выводы о причинах произошедшего. | Согласно выводам Межгосударственного авиационного комитета (МАК), который завершил расследование в 2004 году, самолет Ту-154 был сбит "боевой частью 5Б14Ш ракеты 5Б28 зенитного комплекса С-200В", которая подошла к самолету "сверху, сзади и слева". "Срабатывание взрывного устройства произошло в 9.45 (по всемирному координированному времени UTC) на высоте 15 метров над корпусом самолета". |
| Вывод комиссии | «Самолет распался на части в воздухе, вероятно, в результате структурных повреждений, вызванных внешним воздействием многочисленных высокоэнергетических объектов» — предварительный доклад, опубликованный Нидерландским | Межгосударственный авиационный комитет пришел к однозначному выводу: самолет был сбит ракетой. В ходе расследования, которое совместно вели российская и украинская комиссии, проводился |

| | Гибель Boeing 777 17.07.2014 | Гибель Ту-154М 04.10.2001 |
|---------------------------------|--|---|
| | <p>советом по безопасности.</p> <p>«Причиной падения самолета стало попадание зенитной ракеты, которая была запущена вооруженными формированиями "Донецкой народной республики"» – Госкомиссия Украины по расследованию обстоятельств и причин авиакатастрофы</p> | <p>следственный эксперимент с использованием аналогичного авиалайнера, двигавшегося по тому же воздушному коридору. В результате, как заявил секретарь Совета безопасности РФ Владимир Рушайло, никаких данных, опровергающих предварительный вывод, получено не было. Украина признала версию о ракете «безальтернативной».</p> |
| Судебные разбирательства | <p>Английские юристы 28.07.2014 предложили семьям погибших пассажиров и членов экипажа присоединиться к иску против Путина, высокопоставленных чиновников Минобороны РФ и людей из близкого окружения российского Президента. Власти Нидерландов не рассматривают вариант Гаагского суда по катастрофе пассажирского Boeing 777 в Донецкой области.</p> <p>Министр безопасности Нидерландов Иво Опстелтен объяснил, что жертвами крушения лайнера стали граждане разных стран, а значит следствия могут быть проведены профильными службами нескольких государств. Он также отметил, что Международный уголовный суд берется за дело лишь в условиях, если заинтересованные в расследовании страны не желают или не имеют возможности провести самостоятельное расследование.</p> <p>11.10.2014 родственники погибших граждан Нидерландов заявили, что подадут в суд на власти Нидерландов за ненадлежащее расследование трагедии. Министр обороны Малайзии Датук Сери Хисмамуддин Хусейн заявил 17.08.2014, что виновные в катастрофе Boeing 777 на Украине будут привлечены к ответственности. По его словам, не имеет значения, где состоится суд — в Малайзии, Украине или в Международном суде.</p> <p>Премьер-министр Малайзии Наджиб Разак попросил генерального прокурора изучить вопрос о возбуждении уголовного дела в отношении виновных в гибели Boeing 777. При этом премьер подчеркнул: «Мы не указываем ни на</p> | <p>Изначально Генеральная прокуратура России возбудила уголовное дело по статье «Терроризм» по факту катастрофы пассажирского самолета Ту-154 над Чёрным морем. После опубликования выводов комиссии 16.10.2001 дело было передано для производства Генеральной прокуратуре Украины, российская сторона официально дело закрыла.</p> <p>Киевский апелляционный хозяйственный суд вынес решение о том, что авиакомпания S7 Airlines не получит компенсации от украинского министерства обороны за сбитый в 2001 году самолет Ту-154. Таким образом суд подтвердил постановление предыдущей инстанции, отказавшейся признать вину военных.</p> <p>Адвокаты истца заявили о намерении обжаловать решение в апелляционном суде, а затем в случае необходимости — судиться на международном уровне.</p> <p>28 мая 2012 года Киевский апелляционный хозяйственный суд отклонил жалобу российской авиакомпании «Сибирь» (S7 Airlines) на решение суда первой инстанции, который не признал вину украинских военных в крушении российского Ту-154 в 2001 году. 11 декабря 2012 года Высший хозяйственный суд Украины оставил решение в силе. Представители авиакомпании заявили о намерении обратиться в Европейский суд по правам человека, однако после того как 21 апреля 2013 года ВХС отказался передать дело на рассмотрение Верховного суда Украины,</p> |

| | Гибель Boeing 777 17.07.2014 | Гибель Ту-154М 04.10.2001 |
|-----------------------------------|---|--|
| | кого пальцем на этом этапе, до тех пор, пока не будут получены доказательства». Разак также призвал Международную организацию гражданской авиации (ICAO) принять резолюцию, осуждающую возможное нападение на Boeing, и заявил, что ответственность за проведение международного расследования должна взять на себя Украины. | авиакомпания, пройдя все возможные инстанции на Украине, не воспользовалась возможностью обратиться в ЕСПЧ. Таким образом, финансовые претензии «Сибири» также не были удовлетворены. |
| Компенсационные выплаты | Boeing 777 был застрахован на 97,3 млн. долларов, в том числе и на случай гибели в результате военных действий. Родственники граждан Германии, погибших в результате катастрофы малайзийского Boeing 777 на территории Донецкой области, заявили, что собираются подать в суд на правительство Украины и президента страны Петра Порошенко. Об этом 21.09.2014 заявил адвокат истцов Эльмар Гимулла (Elmar Giumulla). По словам адвоката, иск против Украины и президента Порошенко будет подан в Европейский суд по правам человека в течение двух недель. Сумма компенсации, на которую рассчитывает Гимулла, составляет не менее одного миллиона евро за каждую жертву авиакатастрофы. Ранее авиакомпания Malaysia Airlines выплатила родственникам погибших по 5 тысяч евро. В настоящее время рассматривается вопрос о выплате еще по 50 тысяч евро. | 20.11.2003 Украина и Израиль подписали соглашение о выплате компенсаций родственникам жертв авиакатастрофы Ту-154 над Чёрным морем. При этом Киев настоял на своей позиции: Украина не признает своей вины, а родственники пассажиров в обмен на компенсации (по 200 тысяч долларов за каждого погибшего) отказываются от судебных исков. В соответствии договором «Об урегулировании претензий», подписанным между Россией и Украиной 26 декабря 2003 года, украинское правительство перечислило 7 809 660 долларов для выплаты родственникам погибших российских пассажиров. Выплата компенсаций осуществлялась <i>ex gratia</i> , т.е. без признания юридической ответственности. |
| Позиция Президента Украины | «Сегодня террористы одним выстрелом убили почти 300 человек. Они сбили мирный пассажирский самолет авиакомпании "Малайзийские авиалинии", который на высоте десять тысяч сто метров совершал полет по маршруту Амстердам - Куала-Лумпур. Я хочу сообщить, что один из лидеров боевиков в беседе со своим зарубежным российским куратором, полковником Главного разведывательного управления Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации Василием Гераниным хвастался сбитым лайнером. Сегодня весь мир увидел истинное лицо агрессора, ведь уничтожение мирного самолета является актом | «Посмотрите, что творится вокруг в мире, в Европе? Мы не первые и не последние, не надо из этого делать трагедию. Ошибки бывают всюду, и не только такого масштаба, а гораздо большего, планетарного масштаба. Если мы сами себя не опустим ниже цивилизованного уровня, все будет хорошо. А если мы сами на себя ведро грязи выльем, так милости прошу», заявил 10.10.2001 Президент Украины Леонид Кучма |

| | Гибель Boeing 777 17.07.2014 | Гибель Ту-154М 04.10.2001 |
|--|---|----------------------------------|
| | международного терроризма, направленного против всего мира», заявил 17.07.2014 Президент Украины Пётр Порошенко | |

Небезынтересно, какова позиция США в аналогичных ситуациях. 3 июля 1988 года самолет Airbus A300B2-203 авиакомпании Iran Air совершал коммерческий пассажирский рейс IR655 между Тегераном (Иран) и Дубаем (ОАЭ) с промежуточной посадкой в Бендер-Аббасе (Иран). Несмотря на то, что полет проходил в рамках международного воздушного коридора 35-километровой ширины, самолет был сбит над Персидским заливом ракетой, выпущенной с ракетного крейсера Vincennes ВМС США, который находился в территориальных водах Ирана. Ракета попала прямо в самолет и разорвала его надвое. Рейс 655 упал в воду, все 290 человек на его борту погибли. Американское правительство заявило, что иранский самолет по ошибке был идентифицирован как истребитель F-14 ВВС Ирана.

Президент США Рональд Рейган назвал произошедшее «правильными оборонительными действиями», и только по итогам судебного процесса в Международном суде власти США согласились выплатить компенсации семьям погибших. Спустя 8 лет и судебных разбирательств 26 февраля 1996 года США согласились выплатить Ирану компенсацию в размере 61,8 млн. долларов США за 248 погибших, из расчета 300 тыс. долларов за каждую трудоспособную жертву и 150 тыс. за каждого иждивенца. Компенсировать стоимость самолета (около 30 млн. долларов) США отказались. При этом, данная компенсация однозначно рассматривалась США как односторонний добровольный акт, поскольку ответственность за случившиеся правительство США на себя не взяло. Вице-президент США в 1988 году Джордж Буш-старший, в частности, заявил: «Я никогда не буду извиняться за Соединённые Штаты Америки, несмотря ни на какие факты».

По мнению экспертов аналитической группы, затягивание расследования причин катастрофы происходит вследствие действий украинской стороны и безусловного содействия ей в этом вопросе США.

Практика расследования авиакатастроф такова: в день катастрофы должна быть создана государственная комиссия на территории государства, где произошло ЧП, и в этот же день необходимо приступить к расследованию причин.

Киевские власти не прекращали военные действия в районе катастрофы и, тем самым, препятствовали работе международных экспертов. В первые недели после гибели не были проведены важнейшие экспертизы и исследования (сбор и выкладка обломков самолета, поиск поражающих элементов, патологоанатомические экспертизы) необходимые в подобных случаях.

Киевские власти поступили так именно потому, что им невыгодно объективное расследование.

5.9. Предварительные результаты расследования Совета по безопасности Нидерландов

09.09.2014 Нидерландской стороной опубликован предварительный доклад о причинах крушения малайзийского Boeing 777 на Украине. Согласно докладу, «самолет распался на части в воздухе, вероятно, в результате структурных повреждений, вызванных внешним воздействием многочисленных высокоэнергетических объектов».

Окончательные выводы нидерландские эксперты обещают представить миру летом 2015 года.

В действительности, расследованию не нужен год на установление причин гибели самолета. Достаточно показать экспертам эти «высокоэнергетические объекты», извлеченные из корпуса самолета и тел пассажиров, и они через минуту скажут, каким оружием и как именно был сбит малайзийский Boeing 777. Идеально, если комиссия выложит для всеобщего доступа в интернет все, что у нее есть, тогда объективные выводы экспертов не заставят себя ждать.

Журнал «Эксперт» в тот же день обнародовал краткое содержание доклада: «Как следует из доклада, специалисты не нашли никаких признаков технических неполадок самолета. Ошибочных действий экипажа тоже не зафиксировано. Полное прослушивание общения между членами экипажа в кабине, записанное на бортовые речевые самописцы, не выявило никаких признаков технических неисправностей или чрезвычайной ситуации на борту. «Не было ни одного предупреждающего сигнала, который был бы слышен в кабине, который мог бы указывать на технические проблемы», – установила экспертная комиссия. Регистратор данных рейса не зарегистрировал ни одного предупреждения от систем самолета, и параметры авиационных двигателей соответствовали нормальной работе во время полета. Бортовые самописцы не зарегистрировали никаких отклонений полета от нормы. Но за секунды до крушения самолет самовольно изменил курс». На кабине пилотов обнаружены многочисленные отверстия. «Среди отверстий есть как крупные «рваные» дыры, так и небольшие точечные отверстия, похожие на следы от пуль. Никаких выводов голландцы из этого не делают. Поэтому остается вопрос, откуда именно был атакован самолет».

Премьер-министр Малайзии Наджиб Разак приветствовал публикацию предварительного отчета, подчеркнув, что в документе подтверждается: лайнер был технически исправен, и экипаж действовал по правилам.

В ответ на публикацию нидерландского документа, Федеральное агентство воздушного транспорта России направило в комиссию по расследованию катастрофы малайзийского самолета Boeing 777 перечень из 24 действий, которые нужно произвести в первую очередь. Список был представлен заместителем руководителя агентства Олегом Сторчевым (см. Приложение 1). В нем содержатся предложения по анализу воздушной и радиолокационной обстановки, подготовки рейса и воздушного судна, а также исследования бортовых самописцев.

11.10.2014 родственники погибших граждан Нидерландов заявили о том, что подадут в суд на власти Нидерландов за ненадлежащее расследование трагедии. «Они недобросовестны, так как расследование продвигается очень медленно, а эксперты даже не посетили место крушения, хотя это было возможно», – заявил адвокат Боб ван дер Гоен, представляющий интересы родственников жертв.

Хотя в предварительном докладе по гибели Boeing 777 ни В. Путин, ни формирование самопровозглашенной ДНР не признаны виновными, голословные обвинения в их адрес уже выдвинуты и приняты как данность.

По мнению экспертов аналитической группы, доклад является поверхностным и не позволяет сделать конкретные выводы, касающиеся обстоятельств и причин гибели Boeing 777. Хотя для того, чтобы сделать полный и завершённый доклад, у экспертов было и время и необходимые материалы.

Приведённые в докладе сведения свидетельствуют лишь о том, что лайнер был атакован извне и развалился в воздухе из-за «попадания в него множества высокоэнергетических объектов».

Предварительный доклад намеренно оставил открытыми массу вопросов, чтобы не дать возможности снять подозрения в отношении России и ДНР.

Полный отчет будет готов не раньше лета 2015 года, так что посеянные сомнения и домыслы будут давать свои всходы в умах широкой общественности как минимум еще один год, а за это время геополитическая ситуация может кардинально измениться и итоги расследования потеряют свою актуальность, черный пиар в отношении ДНР и России к этому времени сыграет свою роль, экономический и моральный ущерб будет нанесен в большом объеме.

5.10. Выводы других экспертов

5.10.1 Подтверждения версии РСИ

7 августа малайзийская газета New Straits Times осветила статью репортера Associated press и Newsweek Роберта Пэрри «Flight MH17 Shoot-Down Scenario Shifts», опубликованную 3 августа на независимом ресурсе GlobalResearch. Пэрри подвергает сомнению версию с «Буком» и, в частности, сообщает, что независимое исследование свидетельствует о том, что причина гибели авиалайнера — обстрел с истребителя.

Речь идет об исследовании пилота Lufthansa Питера Хайзенко, который, указывая на входные отверстия от пуль, сосредоточенные вокруг кабины пилотов, пишет: «Это небольшие отверстия, круглые и чистые, показывающие точки входа, скорее всего, снаряда калибра 30 мм». Хайзенко сделал вывод, что Boeing получил повреждения и с правого, и с левого борта, это исключает версию о том, что лайнер был обстрелян с земли. «Никто до Хайзенко не заметил, что снаряды разорвали обшивку с обеих сторон. Это значит, что исключается поражение ракетой класса «земля — воздух», пишет New Straits Times. Слова Майкла Боцюркива (Michael Bociurkiw), сотрудника ОБСЕ, оказавшегося на месте катастрофы, подтверждают эту же версию: «Там были несколько частей фюзеляжа, которые выглядели так, как будто попали под очень, очень сильный пулеметный огонь». Достоверность этой версии нашла также свое подтверждение в фильме Аркадия Мамонтова «Рейс MH17. Прерванный полет Боинга», который демонстрировался 5 и 11 октября 2014 года на телеканале «Россия».

5.10.2. Версия Бундестага

17 сентября немецкий Бундестаг опубликовал на своем сайте меморандум с данными о том, что рейс MH17 был сбит не ракетой «Бук», а ракетой зенитно-ракетного комплекса С-125 (по классификации НАТО — SA-3). Это старый советский комплекс, который в России давно снят с вооружения и заменен С-300. Правда, он до сих пор есть в армиях бывшего Союза, включая Украину.

Газета «Московский комсомолец» пишет: «Этот 8-страничный документ за подписью статс-секретаря (замминистра) иностранных дел Маркуса Эдерера германский МИД направил в Бундестаг еще 5 сентября, хотя опубликован он был несколько позже.

Громких заявлений для прессы по этому поводу не делалось. Видимо, потому, считает немецкий политолог Крет Майер, чтобы не привлекать к документу излишнего внимания. Фактически этот меморандум стал вынужденным ответом внешнеполитического ведомства Германии на запрос «левой партии» – ведущей оппозиционной силы страны.

Правительство сообщило, что «у федерального правительства нет подтвержденных сведений о том, что МН17 был сбит противоздушной ракетой», хотя, как мы знаем, Запад с самого начала единодушно утверждал, что самолет уничтожил «Бук» «пророссийских сепаратистов». В документе говорится, что 17 июля в воздушном пространстве Польши и Румынии находились два самолета-разведчика НАТО AWACS, которые отслеживали все, что происходило на Украине, в том числе работу систем ПВО, включая их радары. Из документа следует, что «оба самолета AWACS зафиксировали сигналы системы ПВО, идентифицированной как ЗПК «земля-воздух» SA-3, а также сигнал от другого радарного устройства, который не мог быть идентифицирован». Что такое SA-3, не разъясняется (вряд ли случайно). Однако специалистам известно, что SA-3 по классификации НАТО — именно ЗПК С-125, а вовсе не «Бук», на использовании которого построены все обвинения России».

19 сентября Бундестаг уточнил, что радары AWACS действительно зафиксировали движение, которое автоматически классифицируется как полет ракеты С-125. Это вовсе не означает, что сигнал исходил именно от ракеты этого типа. И, тем более,— что именно она стала причиной взрыва рейса МН17 в воздухе».

По мнению аналитической группы, все мнения экспертов, отличные от официальной позиции Вашингтона, не получают широкого резонанса в СМИ.

Доминирующей позицией является любая точка зрения, за которой следует вывод о причастности Российской Федерации и ДНР к гибели Boeing 777.

6. Моделирование ситуации гибели Boeing 777

6.1. Модель 1. Гибель Boeing 777 произошла в результате случайной атаки одиночным самолетом

6.1.1. Описание ситуации по Модели 1

Одиночный боевой самолет стороны, обладающей соответствующим вооружением, имея на борту экипаж, способный осуществлять боевое применение имеющейся у него боевой техники, 17.07.2014 произвел атаку на Boeing 777.

6.1.2. Доводы, подтверждающие достоверность ситуации по Модели 1

Наличие технической возможности уничтожения воздушной цели типа Boeing 777 боевым самолетом (Су-25 или Миг-29 или иным сходным самолетом) в режиме «свободной охоты».

6.1.3. Доводы, опровергающие возможность ситуации по Модели 1

Сложность самостоятельного поиска и наведения оружия на одиночный самолет при отсутствии его точных координат.

Необходимость наличия личностной мотивации. Если предположить, что пилот самолета специально выбрал малайзийский Boeing 777, то у него должна быть сильная личная мотивация применения оружия по гражданскому самолету, что маловероятно. Обязательным условием к профессии пилота боевого самолета является абсолютное

психическое здоровье, что делает несостоятельным предположение о его психическом расстройстве.

6.2. Модель 2. Гибель Boeing 777 произошла вследствие принятия ошибочных команд со стороны должностных лиц, принимающих решение на ведение боевых действий и непринятия мер по предотвращению применения оружия боевым самолетом

6.2.1. Описание ситуации по Модели 2

Пилот боевого самолета, в ходе отработки учебно-боевых задач либо неверно понял команду с земли, либо вместо имитации применения вооружения непреднамеренно применил оружие по гражданскому самолету.

6.2.2. Доводы, подтверждающие достоверность ситуации по Модели 2

Доводом в пользу данной версии могут служить многочисленные факты, свидетельствующие о низком уровне боевой подготовки военнослужащих вооруженных сил государства, в воздушном пространстве которого произошла гибель Boeing 777. Достаточно проанализировать гибель 4 октября 2001 года Ту-154М авиакомпании «Сибирь», выполнявшего рейс SBI1812 по маршруту Тель-Авив — Новосибирск, когда гражданский лайнер был уничтожен в результате грубых ошибок боевого расчета ЗРК С-200В и низкой подготовки и нераспорядительности военного руководства вооруженных сил Украины в ходе учений с боевой стрельбой.

Тогда военно-политическое руководство Украины не только не взяло на себя ответственность за гибель 66 пассажиров и 12 членов экипажа, но дало понять, что не будет нести ни юридической, ни моральной ответственности.

Президент Украины Л. Д. Кучма 10 октября 2001 г. следующим образом ответил журналистам на вопросы о причинах авиакатастрофы 4 октября 2001 года Ту-154:

«Посмотрите, что творится вокруг в мире, в Европе? Мы не первые и не последние, не надо из этого делать трагедию. Ошибки бывают всюду, и не только такого масштаба, а гораздо большего, планетарного масштаба. Если мы сами себя не опустим ниже цивилизованного уровня, все будет хорошо. А если мы сами на себя ведро грязи выльем, так милости прошу».

6.2.3. Доводы, опровергающие возможность ситуации по Модели 2

Наличие вбросов информации в СМИ и соцсети о наличии у ополченцев ДНР ЗРК ПВО типа «Бук-М1» и боевых самолетов буквально накануне гибели Boeing 777. Украинская разведка 10 июля зафиксировала появление у ополченцев боевого самолета неизвестной марки. Об этом сообщили в штабе «антитеррористической» операции. За полчаса до крушения самолета СНБО Украины «вбросил» в СМИ информацию о наличии ПВО у ополченцев.

Необходимо понимать, что в сфере должностных лиц, принимающих решение об атаке на Boeing 777, находятся:

- пилот боевого самолета, применивший вооружение, повлекшее гибель Boeing 777;
- наземный персонал, осуществлявший аэродромно-техническое обслуживание боевого самолета;
- штурман наведения, осуществивший целеуказание и наведение боевого самолета;
- расчеты РЛС, осуществляющие разведку воздушного пространства и выдававшие информацию о воздушной обстановке в районе гибели Boeing 777;
- должностное лицо, поставившее летчику задачу на применение оружия.

Причем все эти лица должны иметь соответствующие средства выполнения задачи: боевой самолет, оснащенный соответствующим вооружением, аэродром, средства аэродромно-технического обеспечения (заправщики топливом и воздухом, электрогенераторы, контрольно-измерительные станции и пр.), радиолокационные станции, аппаратуру целеуказания и наведения, средства связи и передачи информации.

В соответствии с практикой боевого управления, выполнение подчиненными задач, поставленным руководством, зависит от сочетания четырех условий:

1. понимания подчиненными поступающих к ним распоряжений;
2. их веры в то, что руководство действует в соответствии с интересами государства и Вооруженных сил;
3. их веры в то, что отданные боевые распоряжения совпадают с их собственными интересами;
4. их физической и психической способности подчиняться.

Умение четко и ясно формулировать боевые задачи – неотъемлемое качество любого командира, как звена в контуре военного управления, и в этом случае вышестоящему начальнику, обладающему соответствующими полномочиями, было необходимо отдать пилоту боевого самолета заведомо преступный приказ.

Вбросы информации накануне гибели Boeing 777 поразительным образом совпали с позицией украинского руководства буквально в первые минуты после катастрофы, когда ополченцев ДНР обвинили в гибели самолета, а на Российскую Федерацию возложили за нее ответственность.

6.3. Модель 3. Гибель Boeing 777 носит преднамеренный характер и является последствием умышленных действий военно-политического руководства

6.3.1. Описание ситуации по Модели 3

Самолет Boeing 777 авиакомпании Malaysia Airlines выполнял 17.07.2014 полет Амстердам — Куала-Лумпур по установленному диспетчерами коридору. При этом маршрут движения самолета был смещен к северу по сравнению с маршрутами, которыми следовали аналогичные рейсы до и после гибели Boeing 777.

В 17.17–17.20 Boeing 777 находился в воздушном пространстве Украины в районе города Донецк на высоте 10100 м.

Возможно, что истинной целью являлся на самолет Малайзийских авиалиний Boeing 777, а другой, внешне похожий на него очертаниями и расцветкой, который должен был появиться в этом районе в данное время, но изменил курс и время полета, о чем не знали лица, спланировавшие операцию.

Неустановленный боевой самолет, находившийся эшелонем ниже на встречном курсе в облачном слое, получив целеуказание по данным воздушной обстановки, полученной от работающих радиолокационных станций, резко набрал высоту, внезапно появился из облаков перед гражданским самолетом и открыл огонь по кабине пилотов (кокпиту), произведя выстрелы из пушечного вооружения калибра 30 мм или меньшего калибра.

В результате множественных попаданий снарядов произошло повреждение кокпита, его резкая разгерметизация, что повлекло за собой моментальную гибель экипажа от механических воздействий и декомпрессии. Атака была внезапной и длилась доли секунды, экипаж в силу сложившихся обстоятельств не мог подать установленные в

таких случаях сигналы оповещения, так как полет протекал в штатном режиме, и никто атаки не ожидал.

Поскольку ни двигатели, ни гидравлическая система, ни другие важные для продолжения полета устройства выведены из строя не были, Boeing 777, управляемый автопилотом (что является штатной ситуацией), продолжил выполнение горизонтального полета, возможно плавно теряя высоту.

Пилот неустановленного боевого самолета произвел маневр, зашел Boeing 777 в заднюю полусферу. После этого неустановленный самолет лег на боевой курс, пилот обеспечил сопровождение цели бортовым оборудованием самолета, осуществил прицеливание и произвел пуск ракет Р-60, либо Р-73.

В результате попадания ракет возникла разгерметизация салона, была нарушена система управления самолетом, автопилот отключился, самолет прекратил горизонтальный полет и вошел в штопор. Возникшая перегрузка привела к механическому разрушению самолета на больших высотах.

6.3.2. Доводы, подтверждающие достоверность ситуации по Модели 3

Российскими военными зафиксирована работа девяти РЛС «Купол» украинской батареи ЗРК «Бук-М1» в день гибели малайзийского Boeing 777.

Наличие вбросов информации о виновности российской стороны в гибели Boeing 777 сразу после катастрофы может свидетельствовать о запланированности данной операции в информационной войне.

6.3.3. Доводы, опровергающие возможность ситуации по Модели 3

Необходимость привлечения к разработке и реализации операции значительного количества человеческих и материальных ресурсов.

В контур военного управления, в данном случае, включено значительное количество должностных лиц:

- Разработчик идеи;
- Лицо, обеспечивающее финансирование;
- Лицо, принимающее решение (обладающее соответствующими властными полномочиями в рамках АТО);
- Лицо, осуществляющее постановку боевой задачи;
- Лицо (лица), осуществляющие проводку Boeing 777 и наведение на цель боевого самолета;
- Лицо, отдающее боевой приказ пилоту боевого самолета на уничтожение воздушной цели;
- Пилот боевого самолета.

При вовлечении в боевую диверсионную операцию значительного количества людей возможна утечка информации, которая недопустима при разработке и реализации тайных операций. Конечно, каждое из этих лиц может подписать соответствующие обязательства о неразглашении, но, как правило (что предполагает скрытность ведения подобных операций), сразу после их завершения лица, причастные к реализации, подлежат изолированию от возможных утечек. А чем большее количество лиц вовлечено в подобный процесс, тем меньше вероятность сохранить его в тайне.

По мнению экспертов аналитической группы РСИ, наиболее вероятной представляется Модель 3 (Гибель Boeing 777 носит преднамеренный характер и является последствием умышленных действий военно-политического руководства), однако полную картину ситуации с гибелью Boeing 777 может прояснить только

тщательное расследование и опрос всех лиц, причастных к обстоятельствам данного дела. Пример необходимых действий и сведений для изучения представлен в письме, направленном 25.09.2014 Заместителем руководителя Федерального агентства воздушного транспорта, уполномоченным представителем Российской Федерации для участия в расследовании обстоятельств и причин катастрофы самолета Boeing-777 авиакомпании Malaysia Airlines Олегом Сторчевым в Международную комиссию по расследованию (Приложение 1 к настоящему ситуационному анализу).

7. Стороны, вовлеченные в развитие конфликтной ситуации, связанной с гибелью Boeing 777

Гибель малайзийского Boeing 777 повлекла значительное расширение круга государств, вовлеченных данную конфликтную ситуацию. Как показывает практика расследования, в состав комиссии делегируются представители нескольких стран: страна, в воздушном пространстве которой произошла катастрофа, страна-владелец самолета, страна производитель самолета, причем по установленным правилам в таком случае создается межгосударственная комиссия по расследованию.

В данном случае, вовлеченными в той или иной мере в ситуацию с гибелью Boeing 777 оказались и государства, формально не причастные к этому событию.

Украина

Гибель Boeing 777 произошла в воздушном пространстве Украины. Это страна на деле активно противодействует проведению всестороннего расследования. Директор департамента контрразведки Службы безопасности Украины Виталий Найда в интервью CNN выразил уверенность, что «русский подготовленный, обеспеченный оборудованием, хорошо обученный офицер... нажал эту кнопку намеренно», чтобы сбить малайзийский Boeing над Украиной.

Донецкая народная республика (ополченцы)

Обломки Boeing 777 упали на территорию контролируемую силами ополчения ДНР. LYN передала «черные ящики» малайзийской стороне 22.07.2014

Российская Федерация

Подверглась обвинениям со стороны первых лиц США и Великобритании в виновности в гибели Boeing 777. Гибель Boeing 777 явилась причиной ужесточения санкций против России.

Малайзия

Страна-владелец Boeing 777. Участвует в расследовании гибели самолета. На борту Boeing было 45 граждан Малайзии. 23.07.2014 передала нидерландской стороне «черные ящики», полученные от ополченцев ДНР.

Примечательным является факт передачи малайзийской стороной «черных ящиков» представителям Нидерландов и их последующая отсылка в Великобританию. Казалось, что наибольшую роль и активность в расследовании должна проявлять страна-владелец самолета. Это сложившаяся практика. В данном случае этого нет.

Данное обстоятельство связано не столько с высокой квалификацией британских специалистов, сколько с тем, что суверенное государство Малайзия до сих пор находится под сильнейшим влиянием Соединенного Королевства. Как известно, Малайзия длительное время была Британской колонией, а в настоящее время входит в Британское Содружество наций.

12.09.2014 Генеральный прокурор Малайзии Абдул Гани Патайл в интервью газете New Straits Times заявил, что криминальное расследование причин катастрофы пассажирского лайнера на востоке Украины «находится в самом разгаре», оно ведется одновременно по нескольким направлениям. Следователи «воссоздали самолет в виртуальной форме, используя при этом фото- и видеоизображения, полученные непосредственно с места крушения Boeing 777». Генпрокурор также отметил, что, несмотря на проводимое международное расследование, Малайзия также самостоятельно намерена выяснить причины и найти виновных в трагедии, произошедшей 17 июля. Ранее Патайл указывал, что малайзийская сторона «намерена возглавить юридический процесс привлечения к суду ответственных за падение лайнера, поскольку все улики и свидетельства принадлежат его стране».

Австралия

Страна, потерявшая в результате гибели Boeing 777 своих подданных. Участвует в расследовании гибели самолета. 25.09.2014 Тони Эбботт заявил, что Австралия приложит все свои усилия совместно с Нидерландами и Малайзией к тому, чтобы ни в коем случае не было замято расследование уголовного дела о гибели Boeing в Донецкой области Украины.

Нидерланды

Страна, из аэропорта которой начал свой последний рейс MH17 Boeing 777. На борту было 192 гражданина Нидерландов. Нидерланды взяли на себя руководство расследованием авиакатастрофы пассажирского лайнера «Малайзийских авиалиний» в Донецкой области. Нидерландский премьер-министр Марк Рютте заявил 22 июля в Гааге, что правительство Украины передало его стране все бразды правления в деле расследования.

Великобритания

Страна, активно обвиняющая Российскую Федерацию в гибели Boeing 777. «Трагическая потеря самолета "Малайзийских авиалиний" должна стать катализатором изменения позиции России и прекращения конфликта на Украине. <...> Россия пытается дестабилизировать суверенное государство, нарушить его территориальную неприкосновенность», – заявил 25.07.2014 газете New York Daily News Дэвид Кэмерон.

«Мы в Британии призываем наших европейских партнеров ввести новые жесткие экономические санкции. Конечно, некоторые санкции небезболезненны для любого из нас, – признал Кэмерон. – Россия имеет большие деловые связи с Европой, что выгодно всем нам. Российские инвесторы вносят значительный вклад в нашу экономику, а российский газ является важным источником энергии для многих, особенно тех, кто не имеет источников атомной энергии. Поэтому причинение экономического ущерба России станет в какой-то степени болезненным и для наших экономик», – указал он и добавил, что «серьезные экономические санкции – это единственный язык».

«Черные ящики», разбившегося в Донецкой области Boeing 777 «Малайзийских авиалиний», доставлены 23.07.2014 в Великобританию под наблюдением Международной организации гражданской авиации (ICAO). В Великобритании расшифровкой бортовых самописцев занялись эксперты в Фарнборо. Этот город недалеко от Лондона тесно связан с авиацией и известен как место проведения одного из крупнейших международных авиасалонов.

В силу исторических и геополитических особенностей Великобритания имеет сильнейшие рычаги влияния на Малайзию и Нидерланды, что объясняет передачу экспертам этой страны бортовых самописцев Boeing 777.

США

Страна-производитель Boeing 777. Выдвинули обвинения против Российской Федерации в его гибели. 26.07.2014 в 11:53 официальный представитель Белого дома Джош Эрнест заявил, что Президент России Владимир Путин виновен в падении малайзийского Boeing 777 на Украине.

«Мы знаем, что самолет "Малайзийских авиалиний" был сбит ракетой с земли. Мы знаем, что она была выпущена с территории, контролируемой сепаратистами, и в тот момент, когда украинские ПВО не работали», — заявил Эрнест.

«Мы видели, что со стороны России в Украину перебрасывалось тяжелое вооружение, которое позже использовали сепаратисты, которых Россия учила пользоваться им. Среди этого вооружения были и средства ПВО. И, судя по сообщениям в социальных сетях, там были и комплексы SA-11 (ЗРК «Бук» по классификации США и НАТО), — добавил официальный представитель Белого дома.

«Так что теперь мы можем заключить, что Владимир Путин и русские виновны в этой трагедии», — заключил он.

Далее Эрнест процитировал слова сенатора-республиканца Сэксби Чамблисса: «Русские сами выстрелили или стреляли те, кого они тренировали, это одно и то же. Следы ведут прямо к Владимиру Путину».

Ранее Белый дом не обвинял напрямую Владимира Путина в гибели Boeing 777, возлагая ответственность за гибель лайнера на сепаратистов.

Представители американской разведки 24 июля признали, что никакой информацией о прямой причастности властей России к случившейся трагедии Вашингтон не располагает.

По мнению экспертов аналитической группы РСИ, в дело, связанное с гибелью Boeing 777, вовлечено прямо или косвенно шесть государств и одна самопровозглашенная республика, из них доминирующей позицией (под эгидой США) является обвинение в адрес Российской Федерации. Международным сообществом (ООН), несмотря на неоднократные предложения российской дипломатии, не выработана согласованная позиция, способствующая объективному расследованию и скорейшему оглашению его результатов.

8. Заинтересованность сторон

Анализ динамики ситуации, связанной с гибелью Boeing 777, свидетельствует о том, что большинство стран, вовлеченных в эту историю, не являются заинтересованными сторонами в крушении самолета и извлечении из этого события политических и

экономических преференций. Единственной страной, получившей определенные дивиденды в виде кредитов и займов, является не Малайзия, а страна, в небе которой произошла гибель Boeing 777 и которая несет львиную долю ответственности за обеспечение безопасности работы международной группы экспертов. Именно от нее должны были исходить предложения международному сообществу об организационных мерах, включая предложения о возможности введения сил ООН в район гибели Boeing 777.

Создается впечатление, что страна, чей самолет потерпел крушение, была выбрана не случайно – жертвой трагедии стал малайзийский самолет, а не американский, немецкий или английский и даже не российский воздушный лайнер. Атаке подвергся самолет государства, максимально удаленного от места катастрофы, не имеющего значительного веса в решении геополитических проблем, у которого отсутствует выход на ведущие медийные площадки мира. К тому же, малайзийская сторона уже потеряла в марте этого года аналогичный самолет при весьма загадочных обстоятельствах и результаты расследования не прояснили ни нахождение его обломков, ни тем более, причины его исчезновения. Преступники, замыслившие атаку на Boeing 777, действовали с учетом геополитических оценок ситуации и выбрали страну, не имеющую существенного политического веса, не способную настоятельно требовать и добиваться всестороннего и объективного расследования, страну, которая покорно примет позицию Запада в отношении виновных в гибели лайнера.

Гибель Boeing 777 – это трагедия, которая была необходима для выдвижения обвинений в адрес России, так легко и безболезненно присоединившей к себе Крым и Севастополь, рассматривавшиеся Западом как непотопляемый авианосец НАТО на Чёрном море. Не секрет, что планы по размещению войск НАТО в Крыму были реальностью, а договор об аренде Россией Военно-морской базы в Севастополе мог быть объявлен Украинской стороной преступным и ничтожным, к тому же, заключенным предыдущей «коррупцированной» администрацией Януковича. «Наше решение по Крыму, в том числе, отчасти было связано и с этим. Конечно, прежде всего, и главным образом, это поддержка крымчан, но и соображения порядка такого, что, если мы ничего не сделаем, то в какое-то время, руководствуясь теми же самыми принципами, втащат в НАТО Украину и скажут: вас это не касается. И натовские корабли окажутся в городе военно-морской славы, Севастополе», – сказал президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин 17 апреля, в ходе прямой пресс-конференции.

Спланированные действия, **приведшие к гибели Boeing 777,** – не просто трагическое событие международного масштаба, а трагическое геополитическое событие, которое повлекло за собой геополитические последствия и явилось катализатором давления на Российскую сторону. В марте США и ЕС начали вводить санкции против России в связи с аннексией Крыма. Процесс введения санкций продолжался планомерно, но после гибели Boeing был усилен:

18 июля Европейский инвестиционный банк, по рекомендации Европейского совета, прекратил новое финансирование проектов в России;

23 июля Европейский банк реконструкции и развития заморозил принятие решений о новых проектах в России;

26 июля ЕС расширил санкционный список на 15 человек и 18 организаций, из них 9 — субъекты, обвиняемые в подрыве территориальной целостности, суверенитета и независимости Украины; 9 — крымские компании, сменившие собственника после одностороннего провозглашения самостоятельности АР Крым;

28 июля на сайте Международного арбитражного суда в Гааге (Permanent Court of Arbitration, PCA) опубликован вердикт по делу ЮКОСа, который обязывает Россию выплатить истцам \$ 50 млрд. Кроме того, Россию обязали компенсировать судебные издержки в \$ 65 млн;

30 июля ЕС ввел санкции против 8 человек, а также против Российского национального коммерческого банка, концерна ПВО «Алмаз-Антей» и авиакомпании «Добролёт». Также ввел санкции сферах торговли и инвестиций против Крыма и Севастополя;

31 июля ЕС ввел санкции против «Сбербанка России», банка ВТБ, «Газпромбанка», «Внешэкономбанка», «Россельхозбанка». Также ввел эмбарго на импорт и экспорт оружия и подобного материала в Россию; запрет на экспорт товаров двойного назначения и технологий для военного использования в Россию или российским конечным военным пользователям. Обязал экспортеров получать предварительное разрешение компетентных органов государств-членов на экспорт определенных видов энергетического оборудования и технологий в Россию, а также ввел запрет на поставки в Россию высокотехнологичного оборудования для добычи нефти в Арктике, на глубоководном шельфе и сланцевой нефти;

7 августа НАТО прекратило сотрудничество с Российской Федерацией;

12 сентября ЕС продолжил введение санкций. В частности, включил в санкционный список девять российских оборонных концернов: концерн «Сириус», «Станкоинструмент», «Химкомпозит», концерн «Калашников», Тульский оружейный завод, «Технологии машиностроения», НПО «Высокоточные комплексы», концерн ПВО «Алмаз-Антей» и НПО «Базальт». Включил в санкционный список двадцать четыре человека.

Безусловно, санкции бьют по России, но главная цель – это нанесение максимального ущерба экономическим отношениям по линии Россия-Европа за счет разрушения взаимовыгодных связей с Российской Федерацией.

9. Выгодоприобретатели

Анализируя последствия гибели Boeing 777, необходимо ответить на вопрос: какая сторона получила выгоду в данной ситуации и какая понесла потери.

9.1. Что касается сторон, потерпевших убытки, то ими являются ДНР, Российская Федерация и, как не странно, Малайзия.

Малайзийской стороне, помимо реальных человеческих потерь, был нанесен экономический урон – акции Малайзийских авиалиний упали 18.07.2014 на 11,1%. Malaysia Airlines была убыточной уже несколько лет, с начала 2011 года убытки превысили 4,5 млрд ринггитов (1,4 млрд долларов). За последние 9 месяцев ее рыночная стоимость снизилась более чем на 40%.

Компания и, соответственно, страна-владелец компании понесли существенные репутационные потери в плане привлекательности их сервиса для туристов. Заявления малайзийской стороны об имеющихся разведданных о причинах гибели Boeing 777 и необходимости проведения объективного расследования не находят должного отклика у мирового сообщества. Малайзию никто не слышит.

Самопровозглашенная Донецкая республика также не явилась выгодоприобретателем от гибели самолета. Она стала основным виновником в катастрофе. В результате чего ДНР в глазах мировой общественности теперь прочно ассоциируется с террористическим формированием, не останавливающимся для

достижения своих сепаратистских целей перед гибелью не только законных представителей украинских властей, но и мирных граждан других государств. Обвинения ДНР также коснулись и России, как «пособника террористов».

9.2.1 Очевидно, что гибель Boeing 777, как это не кощунственно звучит, принесла огромную пользу новым властям в Киеве, которым была необходима международная финансовая и военно-техническая помощь, политическая и информационная поддержка, чтобы переломить неблагоприятную военную обстановку в Донбассе и удержаться у власти политической верхушке.

Больше всего выгод получила и продолжает получать украинская «партия войны», включающая:

- **высокопоставленных военных и представителей силовых структур**, участвующих в АТО и заинтересованных в продолжении боевых действий из-за желания нажиться на снабжении войск;
- **националистически настроенных депутатов и кандидатов в депутаты**, рвущихся в Раду, которые играют на чувствах малообразованного электората, пример тому **Олег Ляшко**;
- **олигархов**, ярким представителем которых является глава Днепропетровской области, миллиардер **Игорь Коломойский** – один из наиболее мощных предводителей «партии войны». **Война и нагнетание напряженности** позволяет олигархам Украины активно перераспределять собственность, принадлежавшую недружественному им клану «донецкой группировки», к которой принадлежал бывший Президент Украины Виктор Янукович.

За долгие месяцы кровопролитного противостояния на востоке Украины олигархические круги, в лице Игоря Коломойского и других, заняли прочные позиции и стремятся к их укреплению.

Одна из задач «партии войны» — остановить продвижение социальных протестов дальше, вглубь Украины. Главная цель – зарабатывать деньги. У многих олигархов есть свои экономические интересы в военной сфере.

В Донецкой области, наиболее промышленно-развитом регионе Украины, являвшимся на протяжении 20 лет донором ее бюджета, преобладают активы, принадлежащие донецкому олигарху Ринату Ахметову, которого еще недавно называли «хозяином Донбасса» (см. карту на рис. 7). Кто сможет быстро захватить активы на Донбассе и Луганщине – тот и будет истинным хозяином этих регионов.

Игорь Коломойский заявил, что «государство сегодня просто обязано провести конфискацию имущества, заводов, акций сторонников сепаратизма. Всех тех, кто финансировал и продолжает финансировать террор в стране». Это и есть оглашение главных задач Игоря Коломойского.

Как известно, и это подчеркивается в статье «Как “хозяин Донбасса” Ринат Ахметов ведет бизнес в условиях войны», опубликованной в журнале «РБК» за октябрь 2014 года, днепропетровский губернатор и миллиардер Игорь Коломойский опубликовал на своей странице в Фейсбуке призыв «конфисковать имущество сторонников сепаратизма».

Крупнейшие активы Рината Ахметова в регионах боевых действий

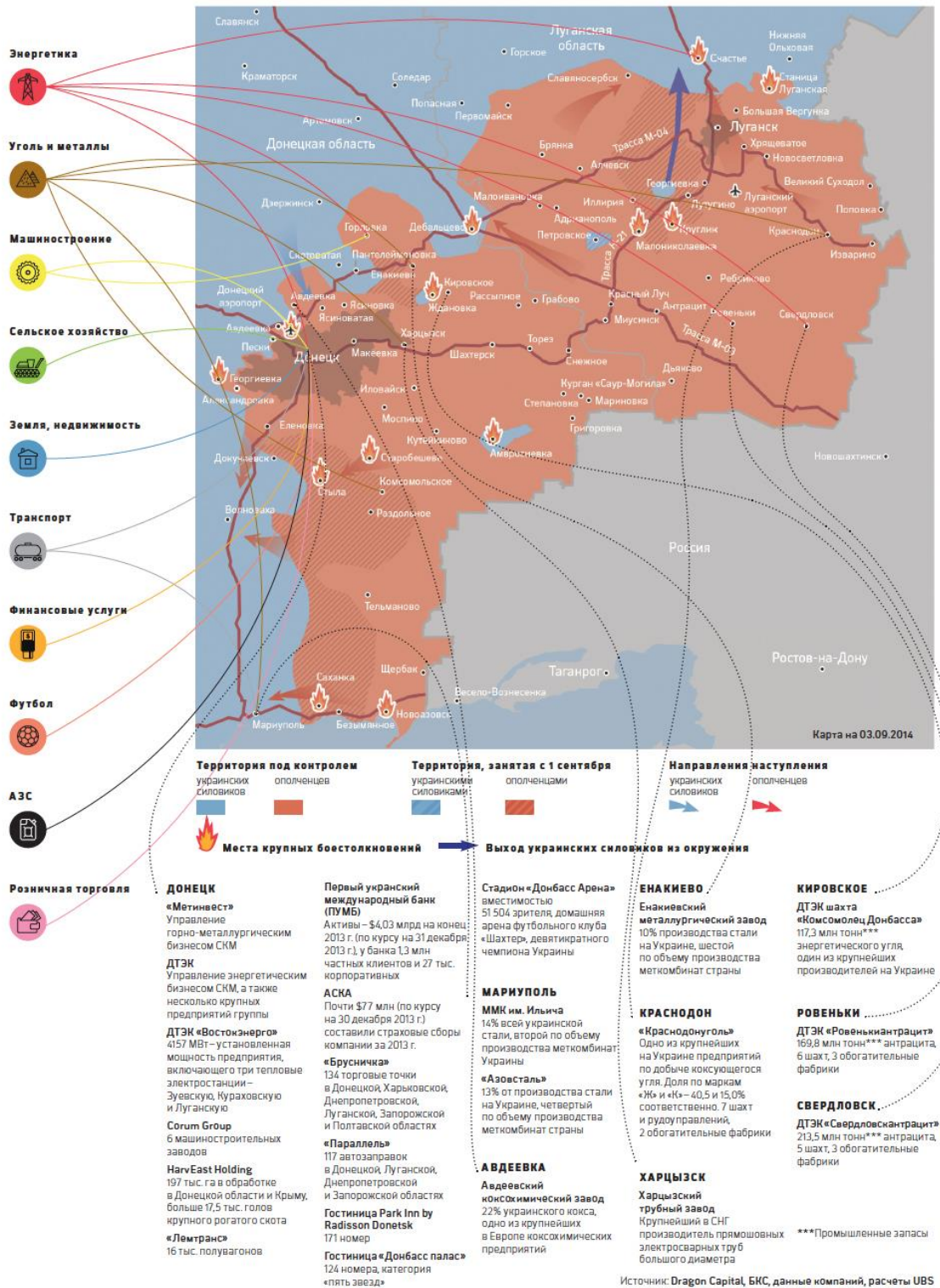


Рис. 7. Крупнейшие активы Р. Ахметова в регионах боевых действий на 3 сентября 2014

Конфискованное имущество Коломойский предлагает передавать в специальное ОАО, в котором акционерами будут участники АТО, ветераны, родственники погибших: «Почему одни должны умирать за свою страну, а другие продолжать жировать?», – сказал губернатор Днепропетровской области.

По сообщению Forbes, благодаря финансовой поддержке Коломойского, область создала четыре собственных вооруженных формирования: два батальона спецназа «Днепр-1» и «Днепр-2», а также два батальона территориальной обороны. Платят добровольцам от \$ 1260 в месяц. Для сравнения: средняя зарплата на Украине – \$ 272 (по данным Госстата Украины за апрель 2014 года), примерно столько же получает рядовой контрактник, служащий в рядах Вооруженных сил.

О бойцах Коломойского уважительно отзываются даже их противники. «Я бы не назвал их [«Днепр»] бандой. Их можно называть частной армией. Они не стесняются афишировать свою принадлежность. Они неплохо вооружены. Они самые организованные, самые мотивированные и самые агрессивные» (из интервью Forbes Романа Лягина, председателя ЦИК Донецкой народной республики 27.05.2014). Бывший премьер ДНР Александр Бородай утверждал, что республика «находится в состоянии войны с группировкой и войсками Коломойского». Именно эти войска сыграли важную психологическую роль: в самом начале АТО, когда украинская армия разваливалась на глазах, батальон «Днепр» выглядел единственной реальной силой, противостоящей ДНР.

В 2014 году Коломойский разыграл беспроигрышную партию: он первым начал создание добровольческих батальонов, пообещал награды за головы сепаратистов, начал преследовать их в своей области, обозвал В. Путина «шизофреником маленького роста» и за каких-то пару месяцев в глазах обывателей превратился в главного защитника Украины, который теперь может себе позволить выступать с обвинениями в адрес других олигархов и предлагать экспроприировать их собственность. Для сравнения: назначенный одновременно с Коломойским олигарх Сергей Тарута, которому досталась проблемная Донецкая область, не проявил себя никак. Он не собрал свой батальон, не объявил войну сепаратистам, не назначил награду за голову полевого командира ДНР Александра Можаяева, известного под кличкой Бабай. В итоге Тарута был отправлен в отставку. Чем дольше тянется АТО, тем больше разочаровываются в новом Президенте украинцы, тем больше растет влияние Коломойского. «Партии войны» нужна война. Чем дольше она длится, тем больше политических и материальных дивидендов получают руководители партии.

Деятельность Игоря Коломойского в день гибели Boeing 777 и в предыдущие ей дни должна стать предметом самого пристального внимания. Об этом заявил вице-спикер Госдумы, секретарь Генсовета «Единой России» Сергей Неверов: «В связи с гибелью малайзийского самолета, целесообразно вспомнить тот факт, что олигарху Игорю Коломойскому принадлежат ряд украинских авиакомпаний: Международные авиалинии Украины, «Днеправиа», «Аэросвит», но что еще больше интересно, и полностью финансируется деятельность диспетчерских служб Днепропетровска, ответственных за проводку трагического рейса, а также в значительной степени техническое обеспечение диспетчерских служб по всей Украине», – заявил он.

В октябре 2014 года независимая нидерландская политическая партия обратилась в Международный уголовный суд в Гааге с целью возбуждения уголовного дела против Коломойского.

9.2.2. Еще одним выгодоприобретателем является Североатлантический союз (НАТО) для руководства которого как в числе прежнего генерального секретаря Андерса Фог Расмуссена, так и сменившего его Йенса Столтенберга гибель Boeing 777 явилась одним из поводов проведения политики «расширения НАТО на Восток». В интервью французскому изданию *Midi Libre* Расмуссен назвал авиакатастрофу, произошедшую 17 июля на востоке Украины, человеческой трагедией, которая является также военным преступлением, и заявил, что у альянса есть многочисленные данные, указывающие на то,

что в ней виновны сепаратисты, которых поддерживает Россия. Однако натовские руководители предпочитают уклоняться от приведения фактов, подтверждающих их амбициозные заявления.

9.2.3 Основную выгоду из последствий гибели Boeing 777 извлекла администрация Барака Обамы, которая повлияла на позицию глав европейских государств и Евросоюза применить очередные санкции против России, введение которых буксовало в течение нескольких месяцев. 26 июля Барак Обама заявил в эфире телекомпании CNBC: «Как это ни прискорбно, катастрофа самолета «Малайзийских авиалиний», который, вполне возможно, был сбит представителями негосударственных структур, получавшими от российского правительства чрезвычайно мощные вооружения, может привести к тому, что наши европейские партнеры ужесточат свою позицию».

Как известно, от экономических санкций пострадали и Россия и страны ЕС.

Главным результатом гибели Boeing стало изменение отношения к России как к изгою на мировой арене и дальнейшая изоляция страны от мирового сообщества. С другой стороны, украинская сторона негласно потребовала защиты от столь «агрессивного» соседа, поэтому ЕС и США ускорили ее интеграцию в западное пространство.

Министр иностранных дел России Сергей Лавров прокомментировал 06.10.2014 недавние заявления вице-президента США Джо Байдена о том, что США «заставили Евросоюз против его воли и в ущерб его экономическим интересам взять на себя основной удар антироссийских санкций». По мнению Лаврова, вице-президент США таким образом «подтвердил позицию, которая была изложена в телефонном разговоре Виктории Нуланд в январе этого года с послом США в Киеве Джефом Пайетом, когда они обсуждали роль Евросоюза в усилиях по продвижению интересов Запада на Украине».

Технология, которую успешно используют США в подобных случаях – это сетевые и бесконтактные войны, обеспечивающие захват территории, установление контроля над ней без использования обычных, классических вооружений, а по возможности, вообще без прямой военной агрессии. Похожий сценарий американские спецслужбы уже разыграли с южнокорейским Boeing, сбитым советским истребителем в 1983 году. Тогда это усилило изоляцию СССР от мирового сообщества и способствовало распаду Советского Союза как единого государства.

По мнению экспертов аналитической группы РСИ, главным выгодоприобретателем от гибели Boeing 777 является англосаксонский мир: США и Великобритания.

При этом выгода США уже получена, независимо от того, к каким результатам придет комиссия по расследованию. Выгода заключается в экономическом давлении на РФ и на европейские страны, ощущающие ответные российские экономические санкции. В результате ослабления экономического потенциала России и европейских стран, создания очередного очага напряженности в Европе, США увеличивают свое влияние на мировое сообщество.

10. Прогноз развития ситуации, связанной с гибелью Boeing 777

Гибель Boeing 777, несомненно, поставила немало вопросов перед экспертами. Взвешенный анализ ситуации может возникнуть только в результате длительного времени работы над ней. В этой связи, удивительно было слышать скоропалительные суждения официальных западных лиц о причинах гибели Boeing в первые часы после

катастрофы. 27.09.2014 Сергей Лавров заявил в ООН, что проведение тщательного и независимого расследования обстоятельств гибели малайзийского авиалайнера над украинской территорией затягивается вопреки резолюции 2166 СБ ООН. Такое затягивание на руку западной стороне – согласно западной риторике, Россия негласно продолжает оставаться главным виновным в этой истории. Специалисты международной комиссии приступили к подготовке окончательного доклада, который будет опубликован в течение года с момента катастрофы. Рабочая версия окончательного доклада будет направлена представителям стран, участвующих в расследовании (Австралия, Великобритания, Малайзия, Россия, США и Украина). В течение двух месяцев страны должны будут дать свои заключения, которые при необходимости будут включены в окончательный доклад.

Представитель постпредства России при ООН Алексей Зайцев, выступая 22.10.2014 на заседании 4-го комитета Генассамблеи ООН, заявил, что РФ вынуждена констатировать остановку расследования крушения Boeing 777 на Украине 17 июля. По его словам, оно «фактически заглохло».

По мнению экспертов аналитической группы РСИ, до окончания работы международной комиссии и опубликования итогового доклада, в котором должны будут названы истинные виновники гибели Boeing 777, геополитическая ситуация будет характеризоваться с одной стороны усилением секторальных санкций против России, вынуждая ее отказаться от прав на Крым и Севастополь добровольно вошедших в состав России, а с другой – оказанием всевозможной поддержки (включая финансовую и военную) Киевскому правительству с целью вовлечения Украины в орбиту англосаксонских геополитических интересов и втягивания ее в НАТО, пусть пока в ранге партнера, размещение на ее территории войск и вооружений западных стран.

11. Итоговые выводы

11.1. До гибели Boeing 777 информация о ситуации на Украине сошла с первых полос международных СМИ. Украинские власти терпели военное и политическое поражение в связи с отсутствием военных успехов и неспособности подавить сопротивление ополчения ДНР и ЛНР, западные страны все больше задерживались с принятием важных решений по украинскому конфликту.

Финансовая и военно-техническая помощь Украине задерживалась, начали постепенно формироваться перспективы ее получения на сложных условиях.

Гибель Boeing 777 и возложение ответственности за нее на ДНР и Россию явились мощным информационным поводом для нового витка эскалации конфликта и поводом для обращения Украины к западной помощи.

11.2. Гибель Boeing 777 является спланированной военно-политической акцией. Выбор самолета не случайно пал на Малайзийские авиалинии, на Малайзию – страну, находящуюся далеко от места происшествия, слабую в военно-политическом отношении не способную отстаивать свои интересы. Страну, которая не так давно перестала быть колонией Великобритании (1957) и до сих пор находится под ее огромным влиянием.

Расследование гибели Boeing 777 существенно отличается по всем параметрам от аналогичных расследований, имевших место в прошлые времена.

Гибель Boeing 777 способствовала введению секторальных санкций в отношении Российской Федерации и созданию в международном информационном пространстве образа России и ее лидера, как пособников терроризма.

11.3. Ситуация с гибелью Boeing 777 привела к созданию информационной завесы, отвлекающей внимание от действий украинского олигархата, прежде всего Игоря Коломойского, по захвату и переделу собственности на Юго-востоке Украины.

Прямую юридическую ответственность за гибель Boeing, по мнению экспертов аналитической группы, несут высшие руководители АТО.

1.4. Гибель Boeing 777 стала не просто трагедией, а спланированной акцией, носящей геополитический характер, вписывающейся в общую концепцию политики администрации США, целью которой является достижение однополярного мира и эскалация агрессии в отношении Российской Федерации, снижении ее экономического потенциала, остановка роста ее влияния в мире.

12. Рекомендации

12.1. Международной комиссии, проводящей расследование, учесть вопросы и выполнить рекомендации, представленные российской стороной (см. Приложение 1), в целях обеспечения проведения тщательного международного, транспарентного, подотчетного расследования в условиях полного прекращения ведения боевых действий в районе гибели Boeing 777.

12.2. Авиакомпания «Малайзийские Авиалинии» подать исковое заявление на возмещение финансовых и репутационных убытков к стране, в воздушном пространстве которой произошла гибель Boeing 777.

12.3. Родственникам лиц из числа экипажа и пассажиров Boeing 777, погибших в результате катастрофы, подать иски к стране, в воздушном пространстве которой произошла гибель Boeing 777, аналогично тому, как это сделали некоторые граждане Германии.

12.4. Авиакомпаниям и другим перевозчикам, использующим железнодорожные, морские и наземные коммуникации воздержаться от транзитных маршрутов по территории Украины до полного прекращения боевых действий. В противном случае, возможна не только гибель персонала и пассажиров и уничтожение имущества и грузов, но и отсутствие условий для полного и объективного расследования возможного происшествия.

Объявить территории Украины и воздушного пространства над ней зоной небезопасной для пассажирских и грузовых транзитных перевозок.

**Первый Вице-Президент Общероссийской общественной организации
«Российский союз инженеров»,
председатель Совета директоров Инжиниринговой Компании «2К»**

Иван Анатольевич Андриевский

Приложение:

1. Вопросы, которые должны быть изучены для дальнейшего расследования катастрофы самолета Боинг 777 авиакомпании Malaysia Airlines (Заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта, уполномоченный представитель Российской Федерации для участия в расследовании обстоятельств и причин катастрофы самолета Boeing-777 авиакомпании Malaysia Airlines Олег Сторчевой).

Вопросы, которые должны быть изучены для дальнейшего расследования катастрофы самолета Боинг 777 авиакомпании «Malaysia Airlines»

25 сентября 2014 года Заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта, уполномоченный представитель Российской Федерации для участия в расследовании обстоятельств и причин катастрофы самолета Boeing-777 авиакомпании «Malaysian Airlines» Олег Сторчевой направил в Международную комиссию по расследованию письмо с перечнем сохраняющихся вопросов, которые необходимо прояснить в ходе дальнейшего расследования.

Действия, которые необходимо произвести в первую очередь:

1. Выкладка элементов конструкции самолета, анализ повреждений частей самолета и возможных источников их происхождения – это общепринятый и обязательный элемент расследования;
2. Поиск поражающих элементов на месте авиакатастрофы, в частях самолета, обшивке кресел и т.п.;
3. Патологоанатомические экспертизы погибших пассажиров и членов экипажа, в том числе на предмет наличия поражающих элементов и иных инородных тел и веществ;
4. Изучение данных украинских наземных радиолокационных средств, включая военные, в том числе данные первичных радиолокаторов, о передвижении самолета, начиная с его входа в воздушное пространство Украины;
5. Изучение переговоров экипажа внутри кабины по записям внутреннего микрофона;
6. Изучение радио- и телефонных переговоров диспетчеров Днепропетровского центра ОВД:
 - с «военным сектором» или силами ПВО Украины;
 - с экипажами рейсов СИА-351 (Сингапур) и АИЦ-113 (Индия);
 - иные переговоры внутри диспетчерского пункта;
7. Получение и анализ информации о полетах военных воздушных судов в районе вооруженного конфликта на востоке Украины и в месте падения самолета;
8. Получение, анализ и проверка информации от украинской стороны о запланированных и состоявшихся пусках ракет (как в учебных (включая имитацию пуска), так и в боевых целях), включая места дислоцирования соответствующих сил и средств;
9. Получение и анализ сведений о фактическом наличии и расходе зенитных управляемых ракет, всех зенитных ракетных комплексов, стоящих на вооружении вооруженных сил Украины;
10. Получение и анализ данных других стран-участниц расследования о радиолокационной обстановке в регионе (например, данные спутников США, средств наблюдения НАТО (самолетов-разведчиков AWACS) и РФ).

Помимо этого, необходимо изучить следующие данные:

В части анализа воздушной обстановки:

11. Записи переговоров органов обслуживания воздушного движения Украины с экипажами воздушных судов и со смежными пунктами управления воздушным движением;
12. Переговоры пилотов военных самолетов с военным сектором и между собой в районе вооруженного конфликта и места падения самолета;
13. Суточный план полетов украинской военной авиации за 17.07.2014;
14. Данные средств объективного контроля военных самолетов, находившихся в этом районе;
15. Информация о поступавших указаниях органам организации воздушного движения Украины от авиационной администрации Украины в связи с ограничениями на использование воздушного пространства (издание NOTAM) в районах Донецка и Луганска,

а также об установленных при этом процедурах взаимодействия с экипажами воздушных судов и органами ПВО Украины;

16. Свидетельства экипажей воздушных судов, пролетавших в день авиакатастрофы в аналогичном районе, о возможных помехах в работе бортового и наземного навигационного оборудования;

В части радиолокационной обстановки:

17. Информация о составе и работоспособности украинских наземных радиолокационных средств;
18. Информация о контроле силами ПВО Украины использования воздушного пространства в данном районе, если подобный контроль осуществлялся, включая переговоры между пунктами ПВО;
19. Информация о радиолокационном сопровождении воздушных судов 17.07.2014 г. в районе крушения самолета и местах расположения соответствующих подразделений ВС Украины;
20. Анализ ранее представленных Минобороны России данных об активизации радиолокационных центров в период, близкий к времени авиакатастрофы;

В части подготовки рейса и воздушного судна:

21. Информация о ходе подготовки экипажа воздушного судна к полету (в том числе сведения о наличии у экипажа информации о действующих NOTAM, об эшелоне, на котором планировалось выполнение полета, а также причинах возможных изменений в плане полета). Кроме того, должны быть изучены вопросы планирования данного полета малайзийской стороной, включая статистические данные по предыдущим полетам по воздушной трассе рейса MH17;
22. Информация о ранее имевших место отказах и неисправностях, открытых пунктах MEL (нехватка или неисправность какого-либо оборудования из перечня минимально необходимого), особенно по части навигационного оборудования;
23. Информация об организации авиационной безопасности при подготовке и выполнении данного рейса (досмотр пассажиров, багажа и груза; наличие опасных или запрещенных к перевозке грузов).

В части исследования бортовых самописцев:

24. Требуется завершить анализ данных DFDR (цифровое устройство записи данных полета) и CVR (регистратор речевой информации), обратив особое внимание на работоспособность навигационного оборудования и траекторные параметры.