

Вадим Лукашевич

ТРАГЕДІЯ МН17 **ПРАВДА І БРЕХНЯ**

У трьох книгах

КНИГА ПЕРША



Харків
«Фоліо»
2023

«...найпростіший, найдоступніший ключ до нашого визволення: особиста неучасть у брехні! Нехай брехня все покрила, нехай брехня всім володіє, але в найменшому упираймося: нехай володіє не через мене!»

Олександр Солженіцин
«Жити не по брехні!»^[1]



ВАДИМ ЛУКАШЕВИЧ — фахівець із бойової ефективності та бойового виживання авіаційних комплексів, кандидат технічних наук*, у 1985–1992 рр. — конструктор ОКБ ім. Павла Сухого (відділ 14 «Бойове виживання»)**

ВІД АВТОРА

Любий читачу!

Ви тримаєте в руках дуже неординарну книгу, присвячену трагічній темі. Книга не проста за змістом і писалася в дуже складних умовах. Але вона має одну дуже цінну якість — це чесна книжка. Якщо вас не цікавить істина, якщо гадаєте, що вже все знаєте про загибель літака рейсу МН17, перебуваючи у полоні своїх упереджень, відкладіть її убік і не гайте на неї часу.

Але якщо хочете знати, що ж насправді сталося з лайнером рейсу МН17 у небі Донбасу 17 липня 2014 р., як усе було насправді, що до цього призвело і як усе було потім, ми вкупі, крок за кроком відкривемо для себе правду. Ми дізнаємося про тернистий шлях пошуку фактів і свідчень, а також ознайомимось з усіма спробами приховати справжню причину того, що сталося. Ви побачите, як чесність і порядність сусідять із підлістю та брехнею, а людське горе розмінюється на політичні амбіції, користь і богузтво. У нашій історії є герої, які йдуть на само-

пожертву заради торжества справедливості, і цинічні негідники, які глумляться над почуттями родичів загиблих заради збереження свого добробуту та покривають убивць ні в чому не винних людей. У той час, як одні намагаються знайти правду, твердо вірячи в перемогу справедливості, інші сподіваються уникнути відповідальності за скоєне або допомагають (за гроші, власний добробут, посади та звання) уникнути покарання безпосереднім винуватцям трагедії. Ця книга — про велич людини та про її нікчемність. Вона — про нас із вами...

Я намагався бути об'єктивним, підходячи до всього з професійного погляду. Розглядаючи позиції протилежних сторін, даю їм оцінку на основі наявних технічних знань і досвіду роботи в авіаційній промисловості, незалежно від симпатій і переваг.

Саме тому ви дізнаєтесь про слабкі місця у міркуваннях і доказах авторів різних версій,

^[1] Тут і далі цифрова виноска в квадратних дужках означає посилання на список джерел в кінці книги.

* Кандидатська дисертація з бойової ефективності палубної авіації (робота велася в рамках тематики ЦНДІ-30 ВПС, ДержНДІАС та ОКБ Сухого) захищена 1994 р. та досі засекречена.

** Брав участь у створенні палубного винищувача Су-27К (Т-10К, Су-33) і перехоплювача Су-27М (Т-10М, Су-35), розробляв систему вибухозахисту палубного багатопільового літака з крилом зворотної стрілоподібності Су-27КМ (С32, зараз відомого як Су-47), та ударного літака Су-27В (Т-10В, що надходить на озброєння ВПС Росії з позначкою Су-34).

офіційних осіб, державних відомств, організацій і міжнародних груп, офіційного слідства та різних неофіційних («ініціативних») розслідувань. Ми з вами розглянемо всі гіпотези, вивчимо позицію Росії в усіх її проявах (Росавіація, Слідчий комітет, Міністерство оборони, Міністерство закордонних справ, ЗМІ тощо), ознайомимось з перебігом офіційного розслідування нідерландських експертів, яке проводила відповідно до нормативів Міжнародної організації цивільної авіації, Рада з безпеки Нідерландів, і кримінальним розслідуванням, яке проводить Об'єднана слідча група під керівництвом прокуратури Нідерландів. Ми детально проаналізуємо та дамо аргументовану оцінку дослідженням розвідувальної інтернет-спільноти (групи) Bellingcat, порівнявши їх із матеріалами російського концерну HBO «Алмаз-Антей». Ніщо не вислизне з нашої пильної уваги, ми дізнаємось про сильні та слабкі сторони кожної точки зору. Моя мета — дати вам якнайповнішу картину всього, що так чи інакше пов'язане зі загибеллю літака рейсу МН17.

...17 липня 2014 року, пролітаючи над зоною бойових дій на сході України, зазнав аварії, розвалившись у повітрі на великій висоті, пасажирський літак Boeing-777-200 «Малайзійських авіаліній». Лайнер виконував рейс МН17 за маршрутом Амстердам — Куала-Лумпур. Загинули 298 людей, які перебували на борту літака, в т. ч. екіпаж лайнера. За кількістю жертв катастрофа рейсу МН17 увійшла до десятки найстрашніших трагедій за всю історію авіації*, ставши найбільшою в ХХІ ст. і найбільшою на всій території колишнього Радянського Союзу. Розслідування обставин трагедії взяли на себе Нідерланди, які більше за інших втратили в ній своїх громадян — 193 особи.

З перших повідомлень про загибель літака мало хто сумнівався в тому, що Boeing збили — у цьому регіоні за кілька місяців, що передували трощі, під час запеклих боїв між проросійськими сепаратистами та Збройними силами України вже було знищено кілька українських військових літаків і гвинтокрилів. Звісно, малайзійський лайнер, пролітаючи над небезпечним районом, міг зазнати краху і з інших причин, але всі розуміли, що такі збіги малоймовірні. Було очевидно, що катастрофа лайнера стала наслідком особливо тяжкого міжнародного

злочину — рукотворного знищення цивільного літака з пасажирами на борту.

...Історія цивільної авіації знає безліч катастроф, що сталися за різних обставин. Іноді причини трагедії були очевидними зі самого початку, в інших випадках для їхнього розслідування вистачало кілька місяців, інші ж авіатрощі вимагали багато років роботи кількох команд експертів. Але за понад сто років існування світової авіації не було іншої настільки важкої для розслідування авіакатастрофи, якою стала загибель малайзійського лайнера в небі над Донбасом улітку 2014 року.

У світі накопичили великий досвід розслідування авіаційних пригод, у т. ч. найскладніших випадків. Здебільшого, всі їхні причини можна розділити на три групи: несприятливі погодні умови, технічні несправності на борту літака та людський фактор — помилки пілотів та/або наземного персоналу. Іноді окремо виділяють негативний вплив на літак, зовнішній (до прикладу, зіткнення з птахами) або внутрішній (теракт). У всіх випадках технічне розслідування авіапригод ставить перед собою завдання з'ясування причин події та вироблення технічних та організаційних заходів, що запобігають повторенню подібного в майбутньому, а кримінальне слідство — виявлення конкретних винних і ступеню їхньої відповідальності за те, що сталося.

Будь-яке розслідування починається зі збирання інформації, від повноти та правдивості якої залежить складність і тривалість роботи слідчих та експертів. У рідкісних випадках, коли інформації вкрай мало (приміром, авіатроща сталася над океаном і уламки літака лежать на великій глибині, або точне місце падіння взагалі невідоме), однозначну причину трагедії встановити не вдається. Незалежно від характеру розслідування, головним «супротивником» експертів завжди виступають об'єктивні обставини (технічні, погодні чи географічні), які ускладнюють отримання необхідної інформації (вивчення уламків, розшифрування й аналіз даних «чорних скриньок», свідчення очевидців тощо). У будь-якому випадку дійти певного висновку з причин катастрофи допомагає десятиліттями відпрацьована методологія розслідування авіапригод, яка використовує професійний досвід експертів і ґрунтується на нормованих процедурах і правилах.

* Станом на квітень 2018 р. катастрофа літака рейсу МН17 посідає 9-те місце у рейтингу 100 найбільших (за кількістю загиблих) авіаційних катастроф в історії авіації https://uk.wikipedia.org/wiki/Найбільші_авіаційні_катастрофи.



У цьому сенсі розслідування обставин загибелі літака рейсу MH17 унікальне і не схоже на жодне інше в історії: у ньому не лише були порушені (за незалежних від слідчих обставин) запропоновані процедури розслідування (до прикладу, швидкий і безперешкодний доступ експертів на місце катастрофи), але — і це головне — свідомо й активно чинили протидію слідству. Експерти тривалий час не могли потрапити на місце катастрофи (при цьому до них на місці «працювали» сторонні), діяльності експертів навмисне чинили завади, картину того, що сталося, спотворювали, уламки лайнера переміщали, на них чинили свідомий зовнішній вплив, були зафіксовані факти мародерства, комісії з розслідування обставин трагедії так і не вдалося зібрати всі уламки лайнера, у переданих слідству тілах пілотів зафіксували сліди стороннього хірургічного втручання* (що може свідчити про спроби знищення чи спотворення доказів), експерти так і не змогли вчасно потрапити на передбачуване місце запуску зенітної ракети для виконання слідчих дій — це лише деякі з обставин, які суттєво ускладнили розслідування загибелі літака рейсу MH17.

Причиною цього всього стало те, що цивільний літак став жертвою чужого військового конфлікту: малайзійський Boeing упав дуже близько до лінії поділу протидіючих сторін, і кожна з них, прагнучи зняти зі себе відповідальність, активно звинувачувала іншу, цинічно перетворивши загибель 298 людей на розмінну монету непримиренної пропаганди війни.

За твердженням однієї сторони, лайнер збили над територією сепаратистів, яких підтри-

мує, забезпечує та контролює Росія, і тому саме РФ усіма способами стала протидіяти об'єктивному розслідуванню обставин трагедії. Вперше в історії, покриваючи одну зі сторін збройного конфлікту, проти міжнародного розслідування авіакатастрофи виступила вся державна машина ядерної держави — члена Ради Безпеки ООН, використовуючи для цього всі доступні технічні, юридичні, торгово-економічні методи та пропагандистські засоби у міжнародному масштабі. Для протидії міжнародному слідству під керівництвом Нідерландів Росія долучила свої закордонні дипломатичні представництва, починаючи від спеціалізованих міжнародних організацій до Ради Безпеки ООН, були залучені міністерства оборони та закордонних справ, Рада федерації та Державна дума, Федеральна агенція повітряного транспорту (Росавіація) та Слідчий комітет, галузеві інститути та конструкторські бюро, державні службовці та посадові особи різного рівня, національні та закордонні проросійські засоби масової інформації. На підставі цього 13 жовтня 2015 р. видання «The Guardian» повідомило: «...нідерландські експерти встановили, що тіло капітана корабля розтинали для видалення сторонніх об'єктів». Міжнародне розслідування відбувається в дуже важких умовах, зіштовхуючись із продуманими та цілеспрямованими спробами завадити з'ясуванню істини. В результаті слідство не отримало в повному обсязі необхідної йому інформації, на нього чинять психологічний та інший тиск, докази знищують, свідки ховаються, висуюють контрпродуктивні та хибні версії, проводять ініціативні «альтернативні розслідування»

* Підсумковий звіт Ради з безпеки Нідерландів (DSB) від 13 жовтня 2015 р., стор. 84, останній абзац: «Капітан команди Б (змінний екіпаж): Три металеві фрагменти були виявлені за допомогою рентгенівського обстеження. Два з них були ідентифіковані як хірургічні запуски...» (https://www.onderzoekraad.nl/en/media/attachment/2018/7/10/debcd724fe7breport_mh17_crash.pdf);

На підставі цього 13 жовтня 2015 видання The Guardian повідомило, що «...голландські експерти встановили, що тіло капітана корабля було розкрито для видалення сторонніх об'єктів» <https://www.theguardian.com/world/2015/oct/13/mh17-report-suggests-efforts-were-made-to-cover-up-causes-of-disaster>, російськомовний аналіз: <https://smoliarm.livejournal.com/221444.html>



з метою дискредитації, ускладнення, спотворення та затягування основного слідства. При цьому відбувається підтасовування вихідних даних і кінцевих результатів, тривають відверті брехня й одурення.

Але є й протилежний погляд, російський. Відповідно до нього, розслідування проводять із єдиною метою: звинуватити у загибелі лайнера Росію. І це один із проявів «русофобської» кампанії, яку проводять західні країни за вказівкою та під орудою США. У такій інтерпретації розслідування не цікавить істина про загибель літака рейсу МН17, слідство ведуть необ'єктивно й упереджено, і замість розгляду всіх версій і доказів очевидної вини України слідство просто підганяє всі дані під наперед відоме замовлення: винна Росія й ополченці Донбасу. Для цього використовують неперевірену інформацію з ненадійних джерел. Такий підхід пояснює ізоляцію РФ від процесу розслідування, ігнорування представлених Росією матеріалів і зауважень, відмова від залучення російських експертів і спеціалізованих організацій тощо. А всі російські дії, що решта світу сприймає як протидію розслідуванню, насправді спрямовані на встановлення правди та покарання справжніх винуватців трагедії.

У будь-якому разі російська позиція у справі МН17 стала наріжним каменем внутрішньої пропаганди і значною частиною зовнішньополітичної доктрини РФ, додаючи нових непримиренних суперечностей у російсько-українські стосунки, що загострилися до межі збройного протистояння. Ставки виявилися настільки високими, що сьогодні встановлення істини та покарання винних, на чому налягає міжнародне співтовариство, фактично стало загрозою національній безпеці РФ і розцінюється нею як втручання у внутрішні справи.

У світі не існує більш політизованої авіакатастрофи, у розслідуванні якої так гостро зіштовхнулися інтереси багатьох країн — не лише у збройному конфлікті на сході України, а й набагато ширше — у глобальному протистоянні з великого спектру головних міжнародних питань сучасності. У цьому сенсі у справі МН17, точніше в ситуації навколо неї, відбилися найважливіші світові військово-політичні та політико-економічні проблеми.

З глобального погляду, сьогодні у міжнародних відносинах тема МН17 — протистояння добра і зла, боротьба світла та п'їтьми. Це розуміють усі. Але у кожного з нас є своє розу-

міння, що таке добро і зло, і де в цьому протистоянні є місце для кожного з нас. І ще є родичі загиблих — вони просто прагнуть встановлення істини та покарання винних, ким би вони не були і на якій із сторін протистояння не перебували.

Варто відзначити ще один важливий аспект теми МН17: у міру того, як її значимість зростала до рівня біблійної битви добра зі злом і кожна зі сторін протистояння видавала себе за єдино правильну, прибічники тієї чи іншої точки зору здебільшого представлені людьми, для яких віра, що формується засобами масової інформації й інструментами державної пропаганди, замінює знання з різних аспектів теми МН17, насамперед технічних. Тим часом, саме технічні аспекти визначають істину, а їхня неправильна інтерпретація або приховування фактів — брехня. Але збагнути технічні деталі складніше, ніж повірити у пропаганду. Тому головна мета книги, яку ви тримаєте в руках, — пояснити вам факти, донести технічні нюанси, розповісти про професійні таємниці, необхідні для розуміння складного процесу розслідування авіакатастроф. Я взяв на себе непросте завдання відокремити правду від вигадок, факти від брехні, грамотні висновки — від поверхневих спекуляцій. Я намагаюся відвести вас у справі МН17 від віри до розуму, до міркувань, аби ви склали свою власну думку на цю тему. Моя мета — зробити ваш особистий вибір у протистоянні добра та зла усвідомленим.

...Кажучи про загибель літака рейсу МН17, ми говоримо про тяжкий міжнародний злочин, винуватці якого перебувають під захистом своєї держави, всіх його інститутів. У таких умовах чесна й об'єктивна розповідь — вкрай складне й інколи небезпечне завдання. Що підтримувало автора у роботі над цією книгою? У найскладніші моменти це були одностуді й усвідомлене відчуття власної рації, що ґрунтується на професійному та життєвому досвіді. Але було ще кілька серйозних причин, які змушували продовжувати роботу.

По-перше, це категоричне неприйняття брехні у будь-якій формі, особливо брехні, замішаної на крові — злочинної брехні. Загибель літака рейсу МН17 лише здається безглуздою випадковістю — 298 людей, які летіли на його борту, насправді загинули на війні. На чужій для них війні, що триває на сході України, на Донбасі. Не важливо, що вона не оголошена або має незвичну «гібридну» форму, не важли-

во, що вона то вщухає, то спалахує знову, загострюючись перестрілками: в її гарячій фазі застосовували всі види основних озброєнь, у т. ч. балістичні ракети*, руйнували міста та селища, гинули тисячі людей, у т. ч. мирні жителі, а за часів «затишшя» на лінії зіткнення конфліктуючих сторін, як і раніше, продовжують гинути люди.

Хибно думати, що ця війна стосується лише тих, чиї долі пов'язані з нею безпосередньо. Ми всі, кожен, хто живе в Росії та в Україні, тією чи іншою мірою беремо у ній участь. Одні — активними діями, зі зброєю на полі бою, інші — допомагаючи тим, хто воює, переживаючи за них, треті — висловлюванням своєї підтримки протиборчим сторонам у будь-якій формі, четверті — обговоренням (схваленням чи засудженням) військових подій та «українських новин» (у широкому розумінні — складних російсько-українських відносин) із товаришами по службі на роботі, з друзями за чаркою, з близькими вдома. Дехто бере участь у цій війні своєю байдужістю до неї, багато в чому визначаючи її перебіг і результат. Кожен із нас бере участь у цій війні у такий спосіб і в тій формі, які вибирає сам. Я також не можу залишатися осторонь, і ця книга, яку ви тримаєте в руках, моя посиlena участь у цій війні, але не на суб'єктивному боці якогось учасника конфлікту, а на боці об'єктивної істини. Я виступаю не за Росію чи Україну, ця книга — проти брехні у справі загибелі малайзійського лайнера, вона — за чесність і правду. Створення об'єктивної, вичерпно повної та достовірної картини всіх обставин загибелі літака рейсу MH17 було головною метою роботи автора.

Іншою причиною появи цієї книги стало відновлення справедливості. Вона потрібна родичам загиблих, які чекають на неї вже сьомий рік, вона потрібна всім нам як підтвердження того, що добро завжди перемагає зло, будь-який злочин розкривають, а винних карають. Це базові цінності нашого світу й усім нам потрібне їхнє підтвердження, щоб наш світ не скотився до хаосу, а ми не перестали бути людьми. Зло має

бути покаране — це особливо гостро розумієш на меморіалі пам'яті жертв літака рейсу MH17 неподалік місця його вильоту — аеропорту Амстердаму «Схіпхол» (Schiphol), стоячи серед 298 дерев, висаджених за кількістю жертв трагедії. Це місце, де кожне дерево має своє ім'я, вказане на табличці вкупі з віком загиблого. І коли ти бачиш написи 1 jaar**, 8 jaar, 12 jaar, дитячі личка на вицвілих фотографіях, відчуваєш жаклиний людський біль, сконцентрований у залишених дитячих іграшках, питання про необхідність твоєї роботи та пов'язані з нею ризики зникає саме собою: якщо можеш, отже, мусиш. *Quid agendum, quid futurum****. Зло не буває «своїм» або «чужим», воно не має національних кордонів. Злочин має бути покараним незалежно від часу, політичної вигоди чи інтересів, національності, громадянства, посади, статусу та регалій злочинців. 298 урваних життів рейсу MH17 не давали спокою, стукаючи, наче попіл Клааса****, у моє серце — тому ви й тримаєте в руках цю книгу.

Третю причину для мене як автора пояснити просто: я росіянин. Роль Росії у справі MH17 украй неприємна, і таку книгу мала написати саме російська людина, справжній патріот Росії, якому боляче за свою країну. Правда — це очищення, і чесна книга про рейс MH17, написана російською, це мій особистий внесок у порятунок репутації моєї батьківщини. Історичний приклад Олександра Солженіцина й Андрія Сахарова свідчить, що у порятунку честі своєї країни й один у полі воїн. Ця книга — голос мого сумління, що закликає до вашого.

Моя країна важко хвора на постімперський синдром, душі людей отруєні тотальною брехнею, що стала основою державної політики. Зцілення, якщо ми його захочемо або будь-коли зможемо захотіти, буде непростим. Нам доведеться пізнати істину, прийняти її та спокутувати свою провину. Це також буде важко. Але як будь-яка дорога починається з першого кроку, так і наше моральне одужання розпочнеться з перших слів правди. «На початку було

* Україна не раз використовувала тактичний ракетний комплекс дивізійної ланки «Точка-У» (9K79-1, позначення НАТО — Scarab-B) радянського виробництва, основою якого є одноступінчаста твердопаливна балістична ракета з дальністю лету до 120 км.

** Jaar — у перекладі з нідерландської мови «рік», вік у роках.

*** Широко відомий вислів, запропонований римському імператору Марку Аврелію: «Роби що маєш, і станеться, що судилося». За майже 2 тис. років ця фраза широко розійшлася світом, увійшовши до мов багатьох народів.

**** «Попіл Клааса стукає в моє серце» — крилата фраза протестантського героя часів Нідерландської революції (кінець XVI — початок XVII ст.) Тіля Уленшпігеля з роману Шарля де Костера «Легенда про Уленшпігеля». За сюжетом батька Тіля — працелюбною та чесною вузільника Клааса — за хибним звинуваченням у брехні спалюють на вогнищі, й Уленшпігель носить у мішечку на грудях зібраний після страти батька попіл слів правди (https://uk.wikipedia.org/wiki/Легенда_про_Уленшпігеля).

Національний монумент пам'яті жертв рейсу МН17 поряд із амстердамським летовищем «Схіпхол» (грудень 2017 р., фотографії автора)



© Вадим Лукашевич



© Вадим Лукашевич



© Вадим Лукашевич



© Вадим Лукашевич

Слово, і Слово було в Бога, і Слово було Бог*.
У т. ч. й моє.

Ну, й останнє: російська пропаганда вкупі з офіційними відомствами, намагаючись заплутати розслідування обставин загибелі літака рейсу МН17, не скупилися на неправдиві звинувачення у загибелі малайзійського лайнера. Найвідомішим «звинуваченням» у вбивстві 298 людей, які летіли на борту збитого Boeing, став український пілот, капітан Владислав Волошин, якого Росія оббрехала на весь світ. У процесі роботи над книгою автору довелося спілкуватися з Волошиним, який, як бойовий льотчик штурмової авіації, рецензував фрагменти рукопису, що стосувалися бойового застосування штурмовика Су-25.

Владислав дуже чекав майбутньої книги, ось що він написав мені у лютому 2018 р.: «Ваша справа правильна, й я Вам вдячний за те, що намагаєтесь довести істину до населення, до того ж не лише Вашої країни. {...} Можу сказати, що у Вас усе дуже професійно та грамотно написано! (Допомагати вам) — честь для мене. Бо навіть у моїй країні мало кому цікаво, винен я чи ні. (Тому) мене це не менше стосується і зачіпає, ніж реальних винуватців цієї трагедії! {...} Я в принципі впевнений, що книга буде гідною! Коли допишете книгу, у будь-якому разі один примірник буде на моїй книжковій полиці!»**.

Владиславу Волошину не судилося дочекатися виходу книги: він застрелився 18 березня 2018 р. за нез'ясованих обставин. І моїм

* Перший рядок Євангелія від Івана. Переклад Івана Огієнка (Новий Завет),

** Витяги з листування з автором від 16—18 лютого 2018 р.



обов'язком перед його пам'яттю було закінчити свою роботу, щоб передати примірник цієї книги його сім'ї.

У роботі над нею автору допомагали десятки людей як у Росії, так і за її межами — інформацією, пошуком джерел, матеріалами, порадами та консультаціями, 3D-моделюванням та

оформленням — у світі дуже багато хороших людей. Тут мені належить подякувати їм за допомогу з поіменним перерахуванням усіх тих, без кого ця книга не була б такою, як зараз. Але є одна проблема: я не можу назвати, не нашкодивши їм, нікого з тих, хто живе в Росії... У країні, де з певного часу правда прирівняна до екстремізму, а її пошуки — до підривної діяльності та зради батьківщини, не всі можуть відкрито протистояти державній брехні та насадженої несправедливості. Дехто з тих, хто допоміг авторів в його роботі над рукописом, просили їх не згадувати, погоджуючись співпрацювати лише на умовах анонімності. Інші це не зумовлювали, але я не маю права завдавати їм прикрощів згадкою їхньої участі в роботі над цією книгою.

Можу назвати лише іноземних учасників нашої роботи, але це буде несправедливо стосовно наших співвітчизників, внесок яких був дуже важливим. Тому я як автор висловлюю глибоку подяку всім без винятку, хто допомагав мені у багаторічній роботі над цією книгою, і перепрошую, що не називаю ваші імена. Виняток роблю лише для моєї дружини Марії, без якої цієї книги ніколи не було б. Саме вона надихнула автора на її написання, весь час підтримувала його, вселяючи віру у важливість і необхідність цієї праці.



«Багато хто плутає два поняття: «Батьківщина» і «Ваше превосходительство» і навіть відають перевагу останньому перед першим. Таких людей у всіх країнах безліч, а в нас так достатньо, що хоч лопаткою зрібай».

Михайло Євграфович Салтиков-Шчедрін (1826—1889), російський письменник, рязанський і тверський віцегубернатор



Розділ 1

ЯК І ЧОМУ ЗАГИНУВ РЕЙС МН17

...17 липня 2014 р. пасажирський лайнер Boeing-777-200 (B777-2H6ER, бортовий номер 9M-MRD) авіакомпанії Malaysia Airlines, що виконував рейс МН17 за маршрутом Амстердам — Куала-Лумпур, зазнав катастрофи в Донецькій області України в районі бойових дій між сепаратистами* й українською армією. Усі 298 людей (283 пасажирів і 15 членів екіпажу), які перебували на борту, загинули. Серед пасажирів перебували 193 громадян Нідерландів (один із них також мав американське підданство), 28 малайців (у т. ч. двоє немовлят), 27 австралійців, 12 індонезійців (зокрема, одне немовля), 10 громадян Великої Британії, 4 німці, 4 бельгійці, по одному громадянину Канади та Нової Зеландії^[21].

За характером і величиною розкиду уламків (вони випали кількома великими групами на площі понад 50 кв. км із довжиною ділянки випадання близько 15 км) було очевидно, що літак розпався на великій висоті на кілька частин або безпосередньо в момент втрати з ним контакту з радіолокацією авіадиспетчерської служби України (о 16:20 за місцевим часом, о 17:20 за

московським часом або о 13:20 за Гринвічем), чи розвалився у повітрі на частини одразу після цього.

Раптова вибухоподібна загибель літака над районом бойових дій, із урахуванням попередніх бойових втрат української авіації, зробила очевидним зовнішній вплив на пасажирський літак як основну причину катастрофи. Версія «літак був збитий» із найімовірнішої хутко стала загальноновизнаною, а інші версії впливу на літак зсередини (приміром, вибух на борту) розглядали лише «для годиться» і лише до отримання перших фотографій уламків, що свідчили саме про зовнішній вплив на літак. Відповідно, вся подальша полеміка, як і розслідування справжніх причин катастрофи, зосередилася на аналізі версій, що зводяться до пошуку відповідей на три ключові запитан-

ня — ХТО, ЯК (ЧИМ) і ЧОМУ збив літак, замордувавши 298 абсолютно випадкових, ні в чому не винних людей, розкидавши їхні останки у радіусі 4 км^[3].

Ми відповімо на ці запитання, але перед початком розгляду основних версій відзначимо таке:

— по-перше, ми спробуємо уникнути, наскільки це можливо, розгляду свідомо неправдоподібних або відверто ідіотських версій типу «атака інопланетян», «рейс МН17 виконував літак B777-200ER із бортовим номером 9M-MRO, який зник із 227 пасажирів та 12 членами в березні 2014 р.», «замість живих пасажирів на борту B777 були старі трупи» тощо;

— по-друге, ми виходитимемо з того, що рейс МН17 збили помилково, переплутавши з іншою повітряною ціллю.

* Сепаратистами, за аналогією з міжнародною Об'єднаною слідчою групою (Joint Investigation Team, JIT), яка веде кримінальне розслідування обставин загибелі літака рейсу МН17, називатимемо всіх осіб, незалежно від їхньої цивільної приналежності, які воюють на сході України проти українських урядових військ (http://www.buran.ru/MH17/JIT_28-09-2016_presentaiton_in_russian.pdf).



Авіалайнер B777-200 9M-MRD Malaysia Airlines

Фото Pascal MAILLOT



Ситуаційна мапа падіння уламків Boeing-777 рейсу МН17 з прив'язкою великих фрагментів до конструкції літака в районі населених пунктів Грабове, Розсипне та Петропавлівка за даними The Wall Street Journal^[4]

Пояснення просте: свідоме знищення пасажирського літака, що прямує в міжнародному повітряному коридорі, є настільки підлим і цинічним злочином, що навряд чи допустиме його свідоме вчинення будь-якою стороною військового конфлікту — проросійськими сепаратистами на сході України, власне Україною чи Росією. Проте ці три «гравці» повелися по-різному.

Відразу після падіння Boeing-777 Україна поклала провину за його знищення на сепаратистів, виходячи з того, що зенітна ракета була запущена з контрольованої ними території, і солідарно — на Росію, яка, за твердженням України, озброює сепаратистів.

Логіка України була простою. Військову авіацію в районі конфлікту активно застосовували лише українські збройні сили (повітряна розвідка, постачання військ і безпосередня підтримка бойових дій на полі бою), а сепаратисти, не маючи власної авіації, у відповідь використовували наявні наземні протиповітряні засоби. Іншими словами, вогонь із повітряних цілей у зоні бойових дій вели лише сепаратисти, а українські засоби ППО в активному режимі не задіявали — для них просто не було реальних цілей (порушення російсько-українського кордону російськими гвинтокрилами у початковий період конфлікту мали короткочасний і локальний характер). Такою була специфіка бойових дій на момент катастрофи літака рейсу МН17.

Крім цього, незадовго до цього сепаратисти заявили про захоплення самохідної вогневої установки (СВУ) 9А310 українського зенітно-ракетного комплексу (ЗРК) 9К37 «Бук» і плани щодо її відновлення та подальшого використання. З огляду на те, що в умовах інформаційного дефіциту (за неповного складу розгорнутого ЗРК) і цейтноту



при прийнятті рішення, ймовірність помилки визначення цілі при знищенні висотної повітряної мети дуже значна, Україна тим самим де-факто також поділяє точку зору ненавмисного (хибного або випадкового) знищення лайнера рейсу МН17.

Позиція сепаратистів одразу після падіння Boeing-777 була вкрай непо-

слідовною — спершу вони заявили про знищення своїми засобами українського військово-транспортного літака Ан-26, а після першого огляду уламків збитого літака та виявлення безлічі загиблих пасажирів — про свою повну непричетність через «відсутність ЗРК, здатних збивати літаки на висоті 10 км.

ЗМІСТ

КНИГА ПЕРША

Від автора	5
Розділ 1. Як і чому загинув рейс МН17	12
Брифінг Міністерства оборони Росії 21 липня 2014 року	51
Розділ 2. Анатомія обману	55
Ситуаційний аналіз «Російської спілки інженерів»	90
Вибір головної версії загибелі МН17 у російських ЗМІ — «український Су-25»	110
«Чотирикілометровий Boeing-777, або покажіть ваші дані, худобо!»	112
Версія «Boeing збив капітан Волошин»	126
Авторський відступ	155
Чим збили малайзійський Boeing-777?	174
Головний конструктор штурмовика Су-25 Володимир Бабак	187
Аналіз сценаріїв атаки Boeing-777	193
1. Штурмовик Су-25 атакує Boeing-777 ракетою класу «повітря — повітря» Р-60 з висоти бойової (5 км) або практичної (7 км) стелі	193
2. Штурмовик Су-25, піднявшись на висоту близько 10 км, розстрілює Boeing-777 ззаду з бортової гармати пушки 30-мм	196
3. Штурмовик Су-25, здійнявшись на висоту близько 10 км, запускає за Boeing-777 ракету (дві ракети) Р-60	207
Фатальна помилка	228
Першоджерела	298
Про автора	308