

Wurde die MH-017 von einem ukrainischen Jagdflieger abgeschossen?

Autor: Valentin Vasilescu; Mondialisation.ca, 11 August 2014 ;
reseauinternational.net

Région : [Russland und CEI](#)

Thème: [Desinformationskampagne der Medien](#), [Krieg USA - NATO](#)

Analyses: [Krise in der Ukraine](#)



Der folgende Artikel gibt die lediglich die Meinung des Autors Valentin Vasilescu wider. (siehe Foto). Er war jahrzehntelang Pilot in der rumänischen Luftwaffe und Direktor des Militärflughafens und weiss, wovon er spricht. Sein Text sorgt für Überraschungen...

In mehreren meiner vorherigen Artikel habe ich detailliert erklärt, dass die von den USA und der Ukraine beschworene Boden-Luft-Raketen BUK-1M nie eingesetzt wurde und deshalb auch nicht das Flugzeug MH-017 abgeschossen hat.

<http://reseauinternational.net/interet-ce-quil-ny-ait-pas-enquete-objective-les-causes-du-crash-malaysia-airlines-mh-17/>

Grund: Es wurden keinerlei Emissionen der elektromagnetischen Steuerung registriert, ein charakteristisches Kennzeichen einer BUK-M1 Anlage.

Genausowenig der breite, weisse, etwa 10-35 km lange Kondensationsstreifen. Diesen Kondensationsstreifen kann man noch einige Minuten nach Abschuss der Rakete sehen.

<http://reseauinternational.net/quy-t-il-vrai-les-declarations-du-president-piotr-porochenko/>

Auch Gordon Duff, ein berühmter Marineveteran aus dem Vietnamkrieg und Herausgeber von "VeteransToday", findet den Abschuss der Maschine MH-017 durch eine Boden-Luft-Rakete unglaublich. Er denkt, das malaysische Flugzeug war das Ziel einer Bordbombe, oder die Zielscheibe von Schüssen aus der Bordkanone eines ukrainischen Flugzeugs. Der Kanadier Michael Bociurkiw, der als einer der ersten am Absturzort ankam, ist Mitglied der OSCE-Delegation und hat die Reste der Pilotenkabine der B-777 untersucht. Er kam zu der Schlussfolgerung, dass es von kleinkalibrigen Artillerieprojektilen mit sehr schneller Feuerfolge getroffen wurde. Die Köpfe, die ein solches Verbrechen geplant haben, haben auch die falsche Fährte der Boden-Luft-Rakete gelegt.

Die Konzipierung eines solchen Attentats ist das Werk einer teuflischen Intelligenz. Die Geschosse auf die MH- 017 hinterlassen den Eindruck einer (kleinen) Bombenexplosion im Innern der Pilotenkabine. Am 23. Juli 2014 wurde eine Reportage der Journalistin Olga Ivishina von der Leitung des BBC zensiert. In dieser Reportage bestätigen die Zeugen in der Region Donetsk, dass sie im Augenblick der Katastrophe zusätzlich zur Maschine MH-017 ein ukrainisches Kampfflugzeug gesehen haben. Auch der Bericht von Olga Ivshina nimmt die Version der ukrainischen Sicherheitsbehörden (SBU) auseinander, die von einer Boden-Luft-Rakete sprachen.

Die von den westlichen Medien auferlegte Zensur konnte jedoch nicht verhindern, dass Bruchstücken der rechten Pilotenseite gefunden wurden. Durchsiebt von Aufschlägen mit nach aussen gebogenen Rändern, was darauf hindeutet, dass im Innern der Pilotenkabine kleine Explosionen stattgefunden haben. Ausserdem sieht man perfekt runde Einschläge von Projektilen, die auf der gegenüberliegenden Seite eingedrungen sind und den Pilotenraum durchquert haben ohne zu explodieren. Der Sprengkopf einer BUK-1M Rakete wäre stattdessen mit einer grossen Feuerkugel explodiert.



Die Einschläge im rechten Cockpitbereich der MH-017- Maschine stammen von Explosions-Brand-Projektilen. Sie erzeugten im Innern des Kabinenraums kleine Brandherde. Kleine Teile der Fensterrahmen der Sichtscheiben aus Aluminium-Legierung sind aufgrund des Brandes geschmolzen.



Im Munitionsgürtel der Bordkanone des Jagdfliegers wurden vom Waffenhersteller einige Projektile aus Wolframlegierung angebracht (sie haben eine grössere Durchschlagskraft). Analog zum amerikanischen System auf der Basis von abgereichertem Uran. Ohne zu explodieren perforierten sie die Flugzeugwand, durchquerten die Pilotenkabine und traten auf der anderen Seite wieder aus.



Die Schüsse wurden durch einen erfahrenen Jagdpiloten abgegeben, der nur die Pilotenkabine anvisierte. Beweis: die Tatsache, dass das Rumpf-Fragment im Rücken des Pilotsitzes intakt geblieben ist und keine von Projektileinschlägen stammenden Löcher aufweist.



Während die Boeing 777 der Malaysian Airlines, mit Matrikelnummer 9 M- MRD aus dem Bereich des Kontrollzentrums für Luftverkehr ACC-Dniepropetrovsk verschwand, befand sie sich in einer Höhe von 10.300 m. Die Flugsenderübertragung endete und die Radiostation setzte aus. Beide werden elektrisch betrieben und sind im Cockpit montiert.

Im gleichen Augenblick, in dem dies geschieht, gerät das Flugzeug ins Schleudern (es dreht sich um etwa 90 Grad zur Seite) weil die Instrumentenbestückung das Flugzeug kaum noch kontrollieren kann, sowie aufgrund der Zerstörung der Übertragungselemente des Flugkommandos, zusammen mit der Steuerung und der Deckenhalterung. Niemand in den Medien hat von diesem elementaren Mechanismus bei einer Boeing 777 gesprochen: Die Flugbefehle des Piloten werden von der Kabine über die elektrischen Kreisläufe übertragen. Das ist der Grund warum ein Kurzschluss in der elektrischen Anlage der Kabine den digitalen Transponder und die Radiostation ausschaltet.

Während der Pressekonferenz des Verteidigungsministers der Russischen Föderation am 21. Juli 2014 haben der Chef des Generalstabs und der Chef der Luftstreitkräfte, die Generalleutnante Andrey Kartoplov und Igor Makushev, alle Lügen widerlegt, die seitens der obersten Verantwortlichen der USA und der NATO verbreitet und sofort von den westlichen Medien

aufgegriffen wurden. Die Russen, die mit Sicherheit wissen, wer die MH-017- Maschine abgeschossen hat, präsentierten fundamentale Beweise. Hätte man sie berücksichtigt, wäre den Ermittlern der internationalen Flugfahrt unmittelbar die Möglichkeit gegeben worden, den höchstwahrscheinlichen Hintergrund der Luftkatastrophe der MH-017 herauszufinden. So haben die Verantwortlichen Russlands die Existenz eines ukrainischen Kampfflugzeuges nachgewiesen, das die Malaysian Airlines 3 Minuten vor dem Crash mit einem Abstand **von 3 – 5 km** abgefangen hatte.



Es muss mit aller Deutlichkeit darauf hingewiesen werden, dass die Kontrolleure des Zivilverkehrs des Zentrums ACC Dniepropetrovsk von einer Gruppe von Militärs rund um die Uhr beaufsichtigt werden. Im Dokument 4444 der Internationalen Organisation des Zivilen Luftverkehrs, Artikel 7.4.4. (Regeln für den Luftverkehr – Handlungsvorgaben für den Servicebereich im Luftverkehr) wird genau festgelegt, dass der autorisierte Mindestabstand zwischen zwei Flugzeugen in Funktion ihrer Turbulenzen berechnet wird. Die Boeing 777 (MMD 299 370 kg) fällt unter die Kategorie von schweren Flugzeugen (H – schwer). Bei den Flugzeugen der Kategorie H und jenen zwischen 10 und 20 Tonnen (Jagdflieger), verpflichtet das Dok. 4444 die Luftkontrolleure, einen Abstand von mindestens 9,3 km zu schaffen. Was suchte ein ukrainisches Jagdflugzeug, das definitiv bewusst **von den Kontrolleuren des ukrainischen Luftverkehrs bis zu 3 km an den Flug MH-17 herangeführt wurde, in diesem Bereich?** Und warum haben sowohl die **OACI als auch Eurokontrol diese flagrante Verletzung der Regeln des Luftverkehrs kaschiert?**

Als die Boeing 777 in einer Entfernung von 30 km von Tamak abgeschossen wurde, befand sie sich im Übergabestadium von der

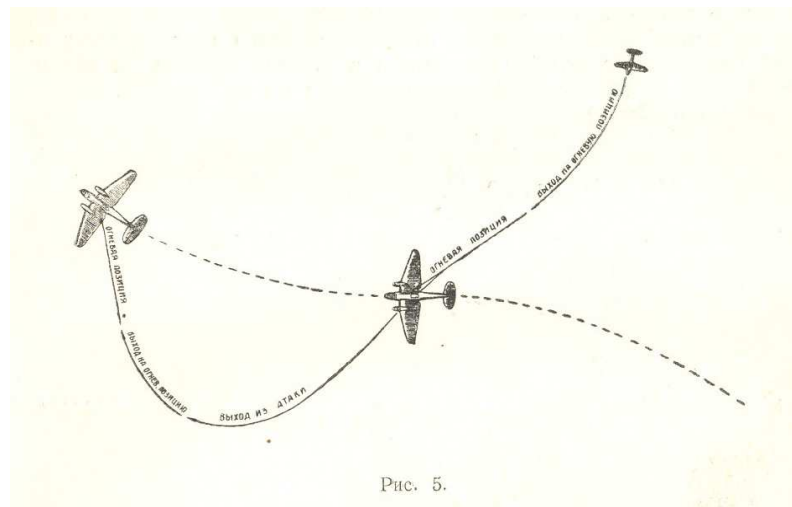
regionalen Kontrolle von Dnepropetrovsk (Kontrolle des Luftraums in der Ostukraine) an die Kontrolle von Rostov-am-Don (Beginn des russischen Luftraums). Das gleiche Dokument 4444, im Kapitel 7.5 (Übergabe der Radarkontrolle) verpflichtet die Organe des ukrainischen zivilen und militärischen Luftverkehrs einen Mindestabstand zwischen den Flugzeugen einzuhalten, um auf dem Radar die Flugkörper getrennt wahrnehmen zu können. Dies gilt natürlich auch im Fall des Flugzeugs MH-017 und des ukrainischen Jagdflugzeugs. Damit sollte der Transfer des malaysischen Flugzeuges an die Russen gesichert werden. Der normale Trennungsabstand zwischen einem Flugzeug der Kategorie H und einem Jagdflugzeug ist mindestens 11,2 km (Fig. VI-1 A und VI-1B). Deshalb haben die Ukrainer das malaysische Flugzeug genau im Augenblick der Übergabe an die Russen abgeschossen. In einer ersten Schlussfolgerung – dank der auf ihrer Pressekonferenz präsentierten Beweise - haben die russischen Generäle unwiderlegbar die Komplizenschaft der ukrainischen zivilen und militärischen Autoritäten mit dem Abschuss der MH-017 durch ein ukrainisches Jagdflugzeug verdeutlicht.

Die russischen Generäle haben die Diskussion hinsichtlich der exakten Entfernung zwischen dem ukrainischen Jagdflieger und dem malaysischen Zivilflugzeug (zwischen 3 und 5 km) zum Zeitpunkt, als der Transponder des Fluges MH-017 aufhörte zu funktionieren, hinten angestellt. Aber nicht die Tatsache, dass das Kampfflugzeug gezielt von den ukrainischen Kontrolleuren in den Abschussbereich der MH-017-Maschine geleitet wurde.

Wie ich bereits festgestellt habe, weist das Dokument 4444, Kapitel 7.5, (Transfer der Radarkontrolle) darauf hin, dass aufgrund technischer Limitierungen der Radare der Mindestabstand zwischen einem Flugzeug der Kategorie H, wie der Boeing 777, und einem ihm folgenden Jagdflugzeug 11,1 km betragen muss. Die russischen Militärradarschirme sind technisch besser ausgerüstet, ähnlich wie die amerikanischen. Wenn für den zivilen Radar der Mindestabstand zwischen zwei Flugzeugen 11 km beträgt, können wir annehmen, dass er für den Radar des Militärbereichs darunterliegt. Doch wenn der Abstand zwischen zwei Flugzeugen unter 4 km liegt, fusionieren die zwei Signale im Radarbereich. Die Russen bekräftigen, dass das ukrainische Jagdflugzeug je nach Geschwindigkeit die Grenze der 4 km unterschritten hat und sich dem Flug MH-017 weiter näherte, um in die mögliche Angriffszone (ZAP) für seine Artilleriebordwaffen einzutreten.

Bis auf welche Entfernung hat sich das ukrainische Jagdflugzeug dem Flug MH-017 genähert? Vor der Zielanvisierung und Feuereröffnung auf den

Ein Sichtgerät vollzieht automatisch die ballistischen Berechnungen und gibt damit dem Piloten die notwendigen Parameter, damit die Projektile den vorbestimmten Teil des Flugzeugrumpfes treffen. Um den Cockpit zu treffen war die bestmögliche Position eine fast senkrechte Annäherung an die MH-017-Maschine. Der Pilot des Jagdflugzeuges konnte so die Axe seiner Waffen mit dem Abschussziel im Abstand von 900 m zur B777 in Übereinstimmung bringen. Wenn die Annäherungsgeschwindigkeit ungefähr 280 – 300 m/s gewesen wäre, wäre die Wiederholung des Angriffs unmöglich. Der Jagdpilot hatte 3-4 Sekunden für alle seine Manöver, weil er sich vom Angriffspunkt auf einen Abstand von 150 m absetzen muss. Dies erfordert eine reflexartige Automatik, die nur ein Ergebnis von Dutzenden von Trainingsstunden im Simulator sein kann, und von Dutzenden von Flugstunden unter ähnlichen Bedingungen wie diejenigen unter denen das Flugzeug MH-017 abgeschossen wurde.



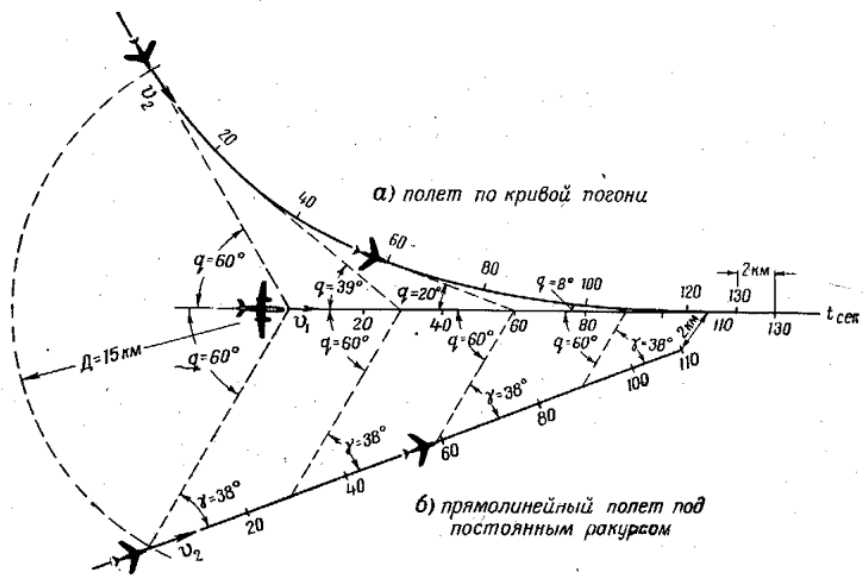


Рис. 6. Способы сближения с противником

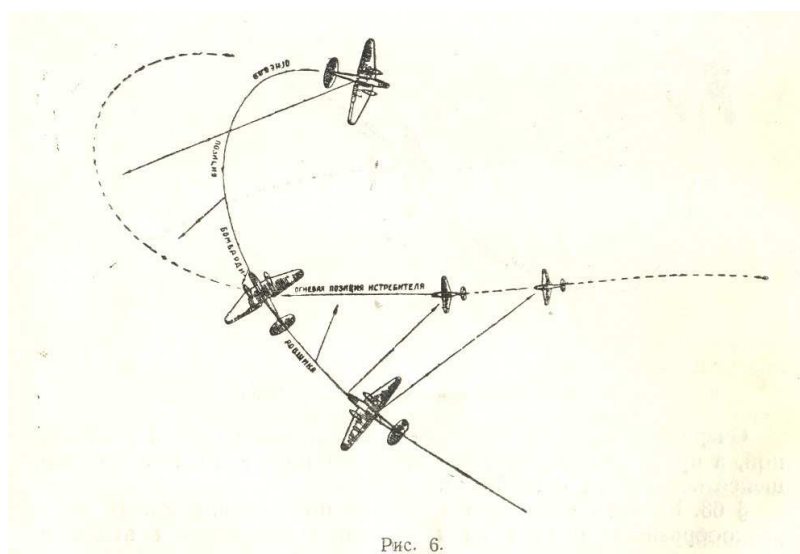


Рис. 6.

Der russische Verteidigungsminister wusste, dass das malaysische Flugzeug nicht von einer BUK-1M abgeschossen wurde. Doch während der Pressekonferenz am 21. Juli 2014 wiesen der Chef des Generalstabs und der Chef der militärischen Luftfahrt aufgrund von Satellitenbildern deutlich darauf hin, dass sich die MH-017- Maschine im Augenblick des Abschusses im Aktionsradius der 4 ukrainischen BUK-1M Raketen befand. Was wollten die Generäle damit sagen?



Die Existenz eines Bürgerkrieges an der russischen Grenze, in dem die ukrainische Armee Jagdflugzeuge einsetzt, kann Situationen schaffen, die dazu führen können, dass sie unfreiwillig oder absichtlich in den russischen Luftraum eindringen. Unter dem Vorwand, die Selbstverteidigungskräfte zu suchen, könnten sie z.B. die russischen Dörfer an der Grenze attackieren.

Diese Gefahr hat die russische Armee gezwungen, Massnahmen zu ergreifen, die jeder andere Staat auch vollziehen würde. Für den Fall, dass die russischen Radare die Annäherung von ukrainische Kampfflugzeugen an die russische Grenze signalisieren, hat die russische Armee gewisse Zonen der Luftkontrolle eingerichtet. Diese Zonen sind etwa 50 – 75 km von der Grenze mit der Ukraine entfernt. Zwei Kampfflugzeuge vom Typ Su-27M oder Su-30 halten dort Kontrollflüge ab.

Theoretisch gesprochen, wenn die Russen präzise Informationen hinsichtlich des Abschusses des Fluges MH-017 gehabt hätten, hätten sich diese Flugzeuge – trotz der damit verbundenen Risiken – schnell zum Ort des Geschehens bewegt und zum Schutz der malaysischen Passagiermaschine den Kampf mit dem ukrainischen Jagdflieger aufgenommen.

Aber die ukrainische Armee, die ihre Operation gut vorbereitet hatte, traf alle Massnahmen um sicherzustellen, dass jede Luftaktion zum Schutz des

Zivilflugzeuges zurückgeschlagen werden kann. Sie platzierte 4 BUK-1M vor Ort. Diese Batterien hätten ausgereicht um eventuell intervenierende russische Flugzeuge abzuschiessen noch bevor sie den Kampf mit dem ukrainischen Jagdflieger hätten aufnehmen können.

Es ist mir allerdings ein Rätsel, auf welche Daten sich die russischen Generäle stützten als sie davon sprachen, dass es sich um einen Su-25 Jagdbomber handelte, der den Flug MH-017 abgefangen hat. (Flügelspannweite 14,4 m, Länge 15,5 m). Auf dem Radarschirm erscheint nur ein einziger Lichtpunkt. Seine Grösse entspricht der Radar-Reflektionsoberfläche (SER) des Militärflugzeugs. Und das Jagdflugzeug MiG-29 (Flügelspannweite 11,4 m, Länge 17,3 m) ist mit der Reflektionsoberfläche eines Su-25 Jägers identisch. Unter den ukrainischen Jagdflugzeugen gibt es zwei Typen, die eine Boeing 777 abfangen können: Su-27 und MiG-29. Von einem im Jahr 2000 noch bestehenden Geschwader von 42 Flugzeugen Su-27 bleibt heute nur noch eine kleine Einheit von 12 Maschinen übrig, die der 831 ten Luftbrigade von Mirgorod (300 km im Nordosten von Donetsk) untersteht. In diesem kleinen Geschwader gibt es nur 3-4 flugfähige Su-27; die Piloten sind nicht mehr für den Kampf ausgebildet. Aus diesen zitierten Gründen war kein einziges ukrainisches Su-27 Flugzeug in der Lage, die MH-017 Maschine abzuschiessen. Aber die Ukraine besitzt ausserdem zwischen 30 – 40 MiG-29 in der Luftbasis von Vasylykiv, nahe Kiev und in Ivano-Frankivsk im Westen der Ukraine.



Das Jagdflugzeug MiG-29 wird von zwei RD-93 Motoren betrieben, jeder mit einer Antriebskraft von 8700 kgf. In seiner Kampfvariante für den Flugzeugabfang wiegt der MiG weniger als 15.300 kg. Das bedeutet, dass Antriebskraft / Gewicht höher als eins ist (1,1), was es dem Flugzeug ermöglicht, senkrecht aufzusteigen. In der Praxis beträgt die maximale Flughöhe 18.013 m. Die 10.300 m Flughöhe des Fluges MH-017 können deshalb leicht von ihm erreicht werden. In der Stratosphäre beträgt die

maximale Geschwindigkeit des MiG-29 Mach 2,25 (2.400 km/h). Das bedeutet, dass er in einer Höhe von etwas mehr als 10.000 m einen beträchtlichen Geschwindigkeitsunterschied im Vergleich mit der B777 aufweist. Und die Aufstiegsgeschwindigkeit von 0 auf 6000 m beträgt 109m/s, weshalb er direkt nach dem Start in 2-3 minuten 6000 m aufsteigen kann. Das gesamte Manöver, d.h. die Annäherung bei starkem Aufstiegsgrad, das Anvisieren der MH-017-Maschine und Ihr Abschuss mit der Bordkanone, und schliesslich das Absetzen nach dem Angriff, konnte nicht länger als 7 Minuten dauern.

Die MiG-29 im Besitz der ukrainischen Armee haben GS-301 Kanonen Kaliber 30 mm, mit einer Schusskapazität von 1.500 Projektilen/mn und sind bestückt mit einem Gürtel von 150 Explosions-Projektilen, Explosions- und Brand-Projektilen und Projektilen aus einer speziellen Wolframlegierung. Eine kurze Salve von kaum einer Sekunde einer GS-301 Kanone der MiG-29 schickt etwa 40- bis 50 unterschiedliche Arten von Projektilen zum Zielflugzeug. Die Kanone ist am Flugzeugrumpf unter dem linken Flügel untergebracht.

<http://www.cybermodeler.com/aircraft/mig-29/images/df-st-90-07187.jpg>

Die ukrainischen Militärpiloten fliegen, genauso wie die rumänischen, durchschnittlich wenger als 40 Stunden pro Jahr. Sie haben nicht das notwendige Training für den Luft-Nahkampf, um den Angriff auf die MH017-Maschine in der oben beschriebenen Weise durchzuführen. Die amerikanischen und kanadischen Militärpiloten von der Luftbasis von Campia Turzii in Rumänien haben zwar eine solche Ausbildung, aber sie sind weder mit dem ukrainischen Luftraum noch mit den MiG-29 vertraut. In Süd-Ost-Europa sind die polnischen Militärpiloten am besten trainiert, sie fliegen 4 – 5 mal häufiger (180-200 Stunden pro Jahr) als die Ukrainer und die Rumänen, und rivalisieren mit den Amerikanern und Kanadiern bezüglich des Ausbildungsniveaus.

Sie sind mit dem ukrainischen Luftraum vertraut, da sie an allen von der ukrainischen Luftwaffe organisierten Übungen der letzten 4 – 5 Jahre teilnahmen. Die polnische Luftwaffe ist mit 31 MiG-29 bestückt, von denen 16 von Spezialisten der I'IAI (Israel Aerospace Industries) modernisiert wurden. Die Modernisierung hat die polnischen MiG-29 Maschinen mit flugzeugtechnischen Neuigkeiten ausgestattet (Affichage mehrfachfunktion MFCD; radiostation UHF/VHF RT-8200 Rockwell Collins; Laser-Navigation-Plattform INS und GPS; Mikro-Computer für Ziel und Schuss MDP mit integrierter Digitalkarte; digitales System zur Registrierung und Video-Audio Kontrolle mit CTV, etc.). Die Übungspiloten der modernisierten polnischen MiG-29, die ihre Kenntnisse

den polnischen Piloten vermitteln und sie zu Fluginstruktoren ausbilden, stammen aus hochrangigen Bereichen der israelischen Armee.

Valentin Vasilescu