

Liebe Leute von der Friedensbewegung,
im Internet habe ich eine etwas holprige Übersetzung des Textes eines rumänischen Piloten gefunden zum Thema
Abschuss der Boeing 777 in der Ukraine. Der Text ist absolut wichtig und hochbrisant. Deshalb habe ich den Text auf
deutsch etwas verbessert und schicke Euch nun diese Fassung. BITTE DURCHLESEN und MÖGLICHST WEIT UND
BREIT VERTEILEN. Die Folgen dieser Tatsache muss Mensch erstmal verdauen. Die große Presse nimmt das Thema
aus den Schlagzeilen, nachdem klar ist, wer dahinter steckt. Niemand scheint zu begreifen, dass dieses Ergebnis ein
politischer Hebel ist, wenn es nur stark verbreitet wird und in die öffentliche Meinung gelangt.
Noch was: bitte an die ukrainischen Freunde weiterleiten. Übrigens gibt es diesen Text auch auf englisch, spanisch,
italienisch und (original) französisch.
Beste Grüße, Blanca

Wurde die MH-017 von einem ukrainischen Jagdflieger abgeschossen?

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

Übersetzung des französischen Originaltextes

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

In mehreren meiner vorherigen Artikel habe ich im Detail 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 sie 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 Ivshina von der Leitung des BBC
zensiert. In dieser Reportage bestätigen Zeugen aus der Region Donetsk, daß sie im Augenblick der
Katastrophe nahe bei der Maschine MH-017 ein Kampfflugzeug gesehen haben. Auch der Bericht von
Olga Ivshina widerlegt die Version der ukrainischen Sicherheitsbehörden (SBU), die von einer
Boden-Luft-Rakete sprachen.

VIDEO: https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=rVdwUdlswOY

Die von den westlichen Medien auferlegte Zensur konnte jedoch nicht verhindern, daß Bruchstücke der
rechten Pilotenseite gefunden wurden. Sie sind von Aufschlaglöchern durchsiebt. Diese weisen nach
außen gebogenen Ränder auf, was darauf hindeutet, daß im Innern der Pilotenkabine kleine Explosionen
stattgefunden haben. Außerdem sieht man auch 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 hingegen mit einer grossen Feuerkugel

explodiert.

FOTO: http://www.pi-news.net/wp/uploads/2014/08/mh17_numbers.jpg

FOTO: <http://reseauinternational.net/wp-content/uploads/2014/08/BtL-VxSCIAIpt6o.png>

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.

FOTO http://reseauinternational.net/vol-mh-17-abattu-avion-chasse-ukrainien/p5_038/

Am Munitionsgürtel der Bordkanone des Jagdfliegers wurden vom Waffenhersteller einige Projektilen aus Wolframlegierung angebracht. Sie haben eine größere Durchschlagskraft analog zum amerikanischen System auf der Grundlage von abgereichertem Uran. Ohne zu explodieren perforierten sie die Flugzeugwand, durchquerten die Pilotenkabine und traten auf der anderen Seite wieder aus.

FOTO <http://reseauinternational.net/vol-mh-17-abattu-avion-chasse-ukrainien/mh17/>

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

FOTO

http://reseauinternational.net/vol-mh-17-abattu-avion-chasse-ukrainien/7bef0c9d3f13802befaf2e56d00a689e_article/

Als 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 gerät das Flugzeug ins Schleudern (es dreht sich um etwa 90 Grad zur Seite) da die Kontrollinstrumente versagen und die Übertragungsteile des Flugkommandos zerstört sind, sowie die Steuerung und die Deckenhalterung . Niemand in den Medien hat von diesem elementaren Mechanismus bei einer Boeing 777 gesprochen: Die Flugbefehle des Piloten werden von der Kabine aus über die elektrischen Kreisläufe übertragen. Deshalb schaltet ein Kurzschluß in der elektrischen Anlage der Kabine den digitalen Transponder und die Radiostation aus.

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 elementare Beweise. Wenn sie die entsprechende öffentliche Beachtung gefunden hätten, wäre den Ermittlern der internationalen Luftfahrt 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 Absturz mit einem Abstand von 3 – 5 km abgefangen hatte.

FOTO:

<http://reseauinternational.net/vol-mh-17-abattu-avion-chasse-ukrainien/1af386f96d971687d565e2aab634f/>

Mit aller Deutlichkeit muß darauf hingewiesen werden, daß die Kontrolleure des Zivilluftverkehrs des Zentrums ACC Dniepropetrovsk rund um die Uhr von einer Gruppe von Militärs 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 nach ihren Turbulenzen brechnet wird. Die Boeing 777 (MMD 299 370 kg) fällt unter die Kategorie von schweren Flugzeugen (H – schwer).

Im Falle von Flugzeugen der Kategorie H und jenen zwischen 10 und 20 Tonnen (Jagdflieger), verpflichtet das Dok. 4444 die Luftkontrolleure zur Einhaltung eines Mindestabstandes von 9,3 km. Was suchte ein ukrainischer Jagdflugzeug, das von den Kontrolleuren des ukrainischen Luftverkehrs gezielt bis zu 3 km an den Flug MH-017 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 vor Tamak abgeschossen wurde, befand sie sich im Übergabestadium von der regionalen Kontrolle von Dniepropetrowsk (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) erfordert von den Organen des ukrainischen zivilen und militärischen Luftverkehrs die Einhaltung eines Mindestabstandes zwischen den Flugzeugen. Nur so sind auf dem Radarschirm die Flugkörper getrennt zu sehen. 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 zivilen und militärischen Autoritäten der Ukraine 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. Dagegen betonten sie die Tatsache, daß das Kampfflugzeug gezielt von den ukrainischen Kontrolleuren in den Abschussbereich der MH-017-Maschine geleitet wurde.

Wie ich bereits feststellte, weist das Dokument 4444, Kapitel 7.5, (Transfer der Radarkontrolle) darauf hin, dass aufgrund technischer Begrenzungen der Radarschirme 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, überschneiden sich die zwei Signale auf dem Radarschirm. Die Russen bekräftigen, daß das ukrainische Jagdflugzeug aufgrund seiner Geschwindigkeit die 4-km-Grenze überschritten hatte und sich dem Flug MH-017 weiter näherte, um in die Angriffszone seiner Artilleriebordwaffen zu kommen.

Bis auf welche Entfernung hat sich das ukrainische Jagdflugzeug dem Flug MH-017 genähert? Vor der Zielanvisierung und Feuereröffnung auf den Pilotenbereich mag es einen Abschnitt von etwa 600 m geben. Die Boeing-777 (64,8 m lang) muss dabei vollständig in die Visierlinie des Jagdpiloten gelangen. Ein Sichtgerät vollzieht automatisch die ballistischen Berechnungen und gibt damit dem Piloten die notwendigen Parameter, damit die Projektile den anvisierten Teil des Flugzeugrumpfes treffen. Die optimale Position, um den Cockpit zu treffen war eine fast senkrechte Annäherung an die MH-017-Maschine. Der Pilot des Jagdflugzeuges konnte so die Ziellinie seiner Waffen mit dem Abschussziel im Abstand von 900 m zur B777 in Übereinstimmung bringen. Eine Wiederholung des Angriffs war bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von ungefähr 280 – 300 m/s nicht möglich. Der Jagdpilot hatte 3-4 Sekunden für alle Manöver Zeit, 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.

3 FOTOS

<http://reseauinternational.net/vol-mh-17-abattu-avion-chasse-ukrainien/pic05/>

FOTO http://reseauinternational.net/vol-mh-17-abattu-avion-chasse-ukrainien/73167_html_m2148ff93/

FOTO <http://reseauinternational.net/vol-mh-17-abattu-avion-chasse-ukrainien/pic06/>

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?

FOTO

<http://reseauinternational.net/vol-mh-17-abattu-avion-chasse-ukrainien/3b6b2cba-4217-40f6-ae40-7c0d9ff55037/>

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 zu Maßnahmen gezwungen, die jeder andere Staat auch ergreifen würde. Für den Fall, daß die russischen Radare die Annäherung von ukrainischen Kampfflugzeuge 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 hatte ihre Operation gut vorbereitet. Sie traf alle Massnahmen um sicherzustellen, daß jede Luftaktion zum Schutz des Zivilflugzeuges zurückgeschlagen werden konnte. Sie plazierte 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 und 40 MiG-29 Jäger. Sie sind auf der Luftbasis von Vasylykiv, nahe Kiev, und in Ivano-Frankivsk im Westen der Ukraine stationiert.

FOTO <http://reseauinternational.net/vol-mh-17-abattu-avion-chasse-ukrainien/df-st-90-07187/>

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 im Vergleich mit der B777 einen beträchtlichen Geschwindigkeitsunterschied aufweist. Und die Aufstiegs geschwindigkeit 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 Jäger 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 schießt 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 weniger als 40 Stunden pro Jahr. Sie haben nicht das notwendige Training für den Luft-Nahkampf, um den Angriff auf die MH-017-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 hinsichtlich 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 ausgerüstet (Affichage mehrfachfunktion MFCD; Radiostation UHF/VHF RT-8200 Rockwell Collins; Laser-Navigation-PlattformINS 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 Jäger, die ihre Kenntnisse den polnischen Piloten vermitteln und sie zu Fluginstruktoren ausbilden, stammen aus hochrangigen Bereichen der israelischen Armee.

Valentin Vasilescu