

Ein vom Verband der Ingenieure Russlands gebildeter Expertenausschuss hat unter Beteiligung von Reserveoffizieren und Luftwaffenpiloten eine Analyse der Gründe für den Absturz des Fluges MH-17 vorgenommen.

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 153/14 – 20.09.14



Meldung des Verbandes der Ingenieure Russlands vom 15.08.2014

Analyse der Gründe für den Absturz des Fluges MH-17 (malaysische Boeing 777)

(<http://www.tlaxcala-int.org/upload/telechargements/147.pdf>)

(<http://www.российский-союз-инженеров.рф/de.pdf>)

(Die komplette deutsche Übersetzung der 16-seitigen Analyse mit zahlreichen Fotos und Grafiken ist unter den beiden oben angegebenen Links aufzurufen. Der Link mit den kyrillischen Schriftzeichen muss kopiert und direkt in die Link-Spalte eingegeben werden. Wir empfehlen die Lektüre der kompletten Analyse und drucken selbst nur deren Ergebnis ab.)

9. Rekonstruktion der Ereignisse

Basierend auf dem oben Dargelegten kann man zu den folgenden Schlüssen kommen:

9.1. Bezüglich der Umstände des Absturzes der Boeing 777 der Fluggesellschaft Malaysia Airlines.

Das Flugzeug Boeing 777 der Fluggesellschaft Malaysia Airlines flog am 17.07.2014 die Route Amsterdam — Kuala Lumpur entsprechend dem von Fluglotsen festgelegten Korridor. Hierbei ist es am wahrscheinlichsten, dass die manuelle Steuerung abgeschaltet war und das Flugzeug vom Autopiloten entsprechend der am Boden festgelegten Route gesteuert wurde, welche von ukrainischen Fluglotsen korrigiert wurde.

Um 17:17 - 17:20 Uhr befand sich die Boeing 777 in ukrainischen Luftraum in der Region der Stadt Donetsk in 10.100 m Höhe. Ein unerkanntes Flugzeug (vermutlich Su-25 oder Mig-29), das sich in einem Luftkorridor darunter befunden hat, gewann rasch an Höhe, tauchte unvermittelt aus den Wolken vor dem Passagierflugzeug auf und eröffnete das Feuer auf die Pilotenkabine (Cockpit) mittels Kanonenbewaffnung mit 30-mm oder kleinerem Kaliber. Diese Aktionen konnten sowohl von einem Piloten eines Kampfflugzeugs in „freier Jagd“ ausgeführt werden (unter Verwendung eines Bordradars), als auch von einem Flugzeugnavigationssystem unter Verwendung der Daten über die Luftlage durch ein Boden-Radars.

Das Cockpit ist infolge zahlreicher Durchbrüche von Geschossen beschädigt worden, dadurch ist es abrupt zu einem Druckverlust gekommen. Dies und daneben mechanische Einflüsse zogen den sofortigen Tod der Besatzung nach sich. Der Angriff war unerwartet und dauerte Bruchteile einer Sekunde, die Besatzung konnte aufgrund dieser Umstände keine für solche Fälle vorgesehenen Signale aussenden, da der Flug in einem normalen Modus verlief und kein Angriff erwartet wurde.

Da weder der Motor noch das hydraulische System noch andere für das Fortführen des Fluges wichtige Anlagen außer Betrieb gesetzt wurden, hat die vom Autopiloten gesteuerte Boeing 777 (was zum Regelfall gehört) den Horizontalflug fortgeführt und möglicherweise gleichmäßig an Höhe verloren.

Der Pilot des unidentifizierten Kampfflugzeugs vollführte ein Manöver und näherte sich der Boeing 777 aus der hinteren Hemisphäre. Anschließend nahm das unidentifizierte Flugzeug einen Kampfkurs an, der Pilot initiierte mit der Bordausrüstung die Zielverfolgung, nahm das Ziel ins Visier und veranlasste den Start der Rakete R-60 bzw. R-73.

Als Folge des Raketeneinschusses entstand ein Druckverlust in der Kabine, das Steuerungssystem des Flugzeuges wurde zerstört, der Autopilot wurde abgeschaltet, das Flugzeug stellte den Horizontalflug ein und geriet ins Trudeln. Die daraus resultierende Überlastung führte zu einem mechanischen Versagen in großen Höhen.

Entsprechend den Flugschreibern zerbrach das Flugzeug in der Luft, was nur bei einem vertikalen Fall aus der Höhe von ~10.000 m möglich ist, dies kann nur bei Überschreiten der maximalen zulässigen G-Kräfte geschehen. In der Regel bedeutet ein solches Trudeln eine Unfähigkeit der Besatzung das Flugzeug zu steuern, etwa infolge eines Ausnahmefalles in der Kabine und nachfolgendem Luftdruckabfall in der Piloten- sowie in der Passagierkabine. Das Flugzeug wurde in großer Höhe zerstört, was die Tatsache erklärt, dass Flugzeugtrümmer über ein Territorium über 15 km² zerstreut wurden.

9.2. Bezüglich der Partei, die den Tod der 283 Passagiere und 15 Besatzungsmitglieder verantwortet.

Die Streitkräfte der selbsternannten Volksrepublik Donetsk verfügten zum 17.07.2014 weder über entsprechenden Kampfflugzeuge, welche in der Lage wären, ein Luftziel wie die Boeing 777 zu zerstören, noch über ein Netzwerk von Flugplätzen, noch über Mittel der Radarerfassung, Zielverfolgung und des Anvisierens.

Kampfflugzeuge der Streitkräfte der Russischen Föderation haben den Luftraum der Ukraine nicht verletzt, was sowohl von der ukrainischen Seite als auch von Dritten Seiten bestätigt wird, welche die Lage auf dem ukrainischen Gebiet aus dem Weltraum beobachteten.

Zur Feststellung der wahren Sachlage ist es notwendig, objektiv und unparteiisch alle Umstände des Absturzes der malaysischen Boeing 777 zu untersuchen, tausende von Bürgern zu befragen, die etwas beobachtet haben konnten. Selbstverständlich sollten diese Befragungen von erfahrenen Fachleuten durchgeführt werden. Die richtigen Fragen zu stellen ist eine exakte Wissenschaft und zugleich eine große Kunst der Annäherung an die Wahrheit. Wichtige Informationen sind in den Trümmern und Fragmenten des abgestürzten Flugzeuges zu finden, jedoch ist diese Information leicht zu zerstören, zu verfälschen und zu verschleiern. Und es gibt viele Mitwirkende, die an der Verschleierung einer jeden realen Tatsache interessiert sind. Dies wird von der Tatsache belegt, dass die Ukraine, die Niederlande, Belgien und Australien am 8. August eine Vereinbarung unterzeichnet ha-

ben, dass Informationen über die Untersuchung des Absturzes nur bei Zustimmung aller Parteien weitergegeben werden dürfen. "Im Zusammenhang mit der Untersuchung werden immer noch Expertisen und andere Ermittlungsmaßnahmen durchgeführt", verkündete der Sprecher der Generalstaatsanwaltschaft der Ukraine Yuri Boychenko, „die Ergebnisse werden nach dem Abschluss der Untersuchung bei Zustimmung aller Parteien, die eine entsprechende Vereinbarung getroffen haben, bekannt gegeben."

Verzögerungen und ausweichendes Verhalten bzgl. einer vollständigen und objektiven Untersuchung unter Teilnahme von renommierten internationalen Organisationen lassen zweifeln, ob die beteiligten Parteien wahre Umstände des Absturzes der Boeing 777 der Fluggesellschaften Malaysia Airlines bekannt geben werden.

Erster Vizepräsident der Gesamtrussischen öffentlichen Organisation
„Verband der Ingenieure Russlands“,
Vorstandsvorsitzender des Maschinenbauunternehmens „2K“

Ivan Anatoliewitsch Andriewskij

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern