



Viena didelė, turtinga ir tuo pat metu skurdi, agresyvi mūsų kaimynė, taip išstobulino žmonių smegenų išplovimo meną, kad Gebelsas galėtų tik pavydėti. Šio fakto įrodymui pasitelksiu rusų autoriaus Valerijaus Lebedevo straipsnio interpretaciją. Ar šie autoriaus teiginiai turi realų pagrindą, paliekame spręsti skaitytojui.

Visi mes atsimename karinio lainerio TU-154 katastrofą ties Adleriu praeitų metų pabaigoje. Įvykis neeilinis, todėl netrukus buvo sudaryta kompetetinga komisija šios aviakatastros priežastims nustatyti. Prasadėjo „tyrimas“. Buvo pranešta, kad duomenų analizei prireiks 10-ties parų. Jau praėjo beveik du mėnesiai. Buvo pateikta 15 katastrofos priežasčių. Vėliau jų skaičius sumažėjo iki 7: technikos sutrikimas, prastas kuras, paukščių patekimas į turbiną... Paradoksas – iš karto trys paukščiai turėjo įskristi į visas tris turbinas! Tai jau kvepia teroro aktu. Tarp kitko, teroro versija pavojingiausia, todėl ji retai minima. Ji labai neparanki valdžiai. Juk tuomet iškyla natūralus klausimas: kokio velnio mes lindome į tą Siriją, jeigu dėl to štai taip atsitinka ir jau ne pirmą kartą? Tai keleivinis laineris sprogsta virš Sinajaus, tai Turkijoje nušauna ambasadorių, o dabar štai Aleksandrovo ansamblis kartu su „rusų motina Tereza daktare Liza“ nugarmėjo į Juodosios jūros dugną. Kai prieš metus Sinajuje įvyko A-320 aviakatastrofa, dvi savaites neigė teroro galimybę. Vėliau pripažino, tačiau dviejų savičių pakako piliečių adaptacijai. Per tą laiką jie „susigyveno“ su šia žiauria tikrove. Kad išvengti priekaištų dėl Sirijos avantiūros, vyksta savotiška liaudies vakcinacija masinėmis informacijos (dezinformacijos) priemonėmis.

Štai ir šis paskutinis atvejis. Išvardijus visas katastrofos priežastis, priduriama, kad teroro galimybė atmetama. Sekančiame etape – teroro galimybė kaip prioritetinga atmetama. Vėliau ši versija tirama kartu su kitomis. Taip išlošiamas laikas, kad aprimtų žmonių aistros. Po to oficialiai pranešė, kad sprogimo pėdsakų nerasta nei ant lėktuvo nuolaužų, nei ant žuvusių keleivių. Tegul geriau bus antro piloto, paverčiant jį idiotu, nes sumaišė svirtis, klaida. Tačiau net ir idiotas nesugebėtų to padaryti dėl valdymo organų konstrukcijos savybių, nes ten yra specialūs blokatoriai.

Kas link žuvusiųjų žmonių kūnų, reikia pridurti, kad ten nebeliko ne tik kūnų, bet ir taip vadinamų „kūnų fragmentų“. Ekspertizė per neapsižiūrėjimą pranešė, kad lėktuvo smūgis į vandenį įvyko esant 510 km/val greičiui. Tokiu greičiu lėktuvui neriant į vandenį, įvyksta milžiniškas neigiamas 100 g pagreitėjimas, kurio metu kūnas, susidedantis iš 80 % vandens, ištaškomas (įskaitant ir kaulus). Jis pavirsta į masę, panašią į žele. Drabužiai gali išlikti. Panašus likimas 1983 m. ištiko ir rusų naikintuvo numušą P.Korėjos Boeing-747, kuris skrido iš Aliaskos į Seulą. Jo nuolaužas rado, tačiau nerado nė vieno kūno ar jo fragmento. Rado kostiumus, kombinezonus. Ir viskas.

Tačiau grįžkime prie pastarojo lėktuvo, pakilusio iš Adlerio aerouosto skridimui į Siriją, keleivių sąrašo. Čia prasideda tikra mistika. Žuvusiųjų sąrašė pradžioje buvo generolo Vladimiro Ivanovskio pavardė, tačiau netrukus ji iš ten dingo. Nepaisant to, gerai informuotas A.Venediktovas pranešė: nepaisant to, kad iš sąrašo karo policijos vado gen. Ivanovskio pavardė išbraukta, jis žuvo TU-54 katastrofoje. Šio generolo pavardė dingo ne tik iš žuvusiųjų sąrašo. Ji dingo iš visur. Tačiau yra oficialūs pranešimai, kurie netiesiogiai patvirtina aukštų pareigūnų komandiruotę į Alepo. Štai jie: „RF Gynybos ministerija iki gruodžio pabaigos nusiųs į Siriją du specialius batalionus „Vostsok“ ir „Zapad,“ kurie dislokuojami Čečėnijoje. Tikriausiai, juos išsiuntė kiek anksčiau, dar prieš šią aviakatastrofą. Šie batalionai buvo performuoti į karo policijos batalionus. Prieš siunčiant į Siriją jie praėjo specialų paruošimą, visus kovotojus privertė nusiskusti barzdas. Pagal oficialią gynybos ministerijos versiją, jie saugos karinę bazę Chmeimi mieste. Tačiau vargu ar bazei saugoti reikalingi du specialiai paruošti batalionai. Ją gali saugoti ir paprasti kareiviai. Matyt šių batalionų užduotis bus kita. Todėl mistika čia nesibaigia tik karo policijos vado generolu Ivanovskiu. Šiais informacinių technologijų laikais lengva liaudį mulkinti, tačiau taip pat sunku kažką ir nuslėpti. Verta atkreipti dėmesį į, tikriausiai, gerai informuotą internautą Jamaxa 3, kuris rašo: Pasaka apie TU-154 B2 RA-85572 1. Pagal oficialią versiją žuvo 92 žmonės, o pasakoje – 163, jų tarpe 23 lakūnai, kurie skrido pakeisti savo kolegas Chmeimi mieste, 17 aviatechnikų ir inžinierių, 3 generolai, 22 SSO specialistai (snaiperiai, aviakorektoriai, BLA operatoriai ir t.t.), 6 FSO specialistai. 2. Aleksandrovo ansamblis ir daktarė Liza buvo tik svarbiausio krovinio priedanga, širma. 3. Speckroviny-120 PTRK „Kornet“ raketų, jų tarpe 20 su eksperimentinėmis kovinėmis galvutėmis, šoviniai 338 Lapua-30 000 vnt., Berret 10,5 mm-10 000 vnt., 408 Chey Tac-40 000 vnt., JAV doleriai 332 000 000. Komercinis (leistinas) TU-54 kroviny -18 tonų. 163 žmonės - apie 13 tonų, šaudmenys (neto)-apie 4 t, 120 raketų-3,96 t Viso apie 18,3 t plius pinigai, pakuotė. Pinigai (be pakuotės) svėrė apie 3,32 t. Kiekvienas keleivis matyt turėjo ir rankinį bagažą, kurio bendras svoris galėjo būti apie 1,3 t. Bendras krovinio svoris buvo: 13+4+3,2+1,3+3,96=25,46 tonos. Lainerio keliamoji galia - 18 t. Tokiu būdu leistina apkrova buvo viršyta net 7,46 t, o tai labai pavojinga. Žinant daugelio tos tautos atstovų „tvarkingumą“ ir „kruopštumą“, galima daryti prielaidą, jog per skubėjimą kroviny nebuvo tinkamai pritvirtintas ir subalansuotas. Pakilimo metu, kuomet lėktuvo priekis staigiai pakyla į viršų, kroviny galėjo paslinkti atgal. Tokiu atveju katastrofos priežastį paaiškinti nesunku. Aviacija – ypatinga,

specifinė transporto rūšis. Netikslumas ir aplaidumas čia dažniausiai baigiasi tragiškai. Žemės gravitacijos dėsnis negailestingas.

Kyla natūralus klausimas: kodėl oficialioji valdžia nepateikia šios versijos? Suprantama kodėl. Juk tokiu atveju reikės pripažinti, kad buvo gabenamas kažkoks slaptas krovinys, jog Sirijoje dalyvaujama antžeminėse operacijose, ką visą laiką neigė. Tai būtų neparanku ne vien strateginiais sumetimais. Tai gali priminti ir gėdingą „internacionalinę“ avantiūrą Afganistane, kuri ženkliai prisidėjo prie tuometinės imperijos žlugimo.

Techniniai TU-154 duomenys įgalino jį skristi iš Maskvos tiesiai į Siriją. Kodėl tada reikėjo nutūpti Adleryje? Atsakymas vienareikšmiškas – karinei technikai ir šaudmenims pakrauti.

Galiausiai paskutinė katastrofos priežastis - pilotų klaidos. Didžiausia lėktuvo vado klaida, kad jis leido pakrauti tokį viršsvorį ir nepatikrino ar tinkamai krovinys buvo pritvirtintas ir ar gerai subalansuotas lainerio bagažo skyriuje. Jau vien lainerio apkrova daugiau nei 7 tonomis faktiškai buvo beveik diversija. Tuo tarpu diversija – savotiškas teroro aktas. Juodosios dėžės įrašų išklausymas nedavė apčiuopiamų rezultatų. O gal tie rezultatai buvo sąmoningai iškraipyti arba panaikinti? Įrašė girdisi priekaištai dėl užsparnių įjungimo ar išjungimo, serija keiksmažodžių, pavojaus signalas apie staigų lainerio kritimą ir galiausiai - šūksnis: „Vade, mes krentame!“

Panaši aviakatastrofa, tik dėl kitų priežasčių, įvyko Rusijoje prieš 10 metų. Tada TU-154 skrido iš Peterburgo į Anapą. Ties Donecku lainerio trasoje pasitaikė smarki audra. Taupydamas degalus pilotas nutarė debesį ne apskristi šonu, o pakilti virš jo. Laineris pateko į stiprią vertikalią oro srovę, kuri pakėlė jį į 12,6 km aukštį (TU-154 aukščio lubos - 12 km). Dėl išretėjusio oro sutriko lėktuvo variklių darbas, krito jų galingumas. Laineris neteko greičio, keliamosios galios ir įėjo į suktuką iš kurio nepavyko išėiti, nes pritrūko sugebėjimų. Juodosios dėžės įrašė, be įpastinių keiksmažodžių, išliko 23-mečio stažuotojo, kuris tą kartą skrido antrojo piloto-stažuotojo vietoje, beviltiškas šauksmas: „Neužmuškite!“ Taip šaukė ir visi keleiviai. Tada ir dabar prie Sočio visi keleiviai žuvo neskausmingai - akimirksniu, nes šiuo atveju kūnas suardomas greičiau nei skausmo signalas spėja pasiekti galvos smegenis.

2017-02-19