

print

## Le vol MH-17 abattu par un avion de chasse ukrainien ?

De [Valentin Vasilescu](#)

Global Research, août 11, 2014

Url de l'article:

<http://www.mondialisation.ca/le-vol-mh-17-abattu-par-un-avion-de-chasse-ukrainien/5395582>

**Le point de vue qui suit est celui de Valentin Vasilescu (photo ci-dessus), un ancien pilote de l'armée roumaine. Il sait donc de quoi il parle. Et son texte recèle quelques surprises...**

\*\*\*

J'ai expliqué en détail dans plusieurs articles précédents que le [missile](#) présumé sol-air Buk-1M invoqué par l'Amérique et l'Ukraine n'a pas été pu être lancé et donc abattre le vol MH-17.

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

Il n'a été détectée aucune émission d'un faisceau électromagnétique de guidage portant l'empreinte caractéristique d'un complexe, Buk-1M, ni aucune trainée de condensation abondante de couleur blanche, généralement d'une longueur de 10 à 35 km à partir du sol, et qui persiste quelques minutes après le lancement d'une fusée.

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

Gordon Duff, un célèbre marine vétéran de la guerre du Vietnam et éditorialiste de **Veterans Today**, ne considère pas, lui non plus, comme crédible l'abattage du vol MH-17 avec un missile sol-air, pensant que l'appareil malaisien pourrait avoir été la cible d'une bombe à bord, ou de tirs avec les canons d'un avion ukrainien. En arrivant le premier sur les lieux, le canadien Michael Bociurkiw, un membre de la délégation de l'OSCE a examiné les restes de la cabine de pilotage du B-777, et en a conclu qu'il avait été touché par des projectiles d'artillerie de petit calibre, tirés à une cadence très élevée. Ceux qui ont prévu un tel crime sont les mêmes qui ont, délibérément, lancé la fausse piste du missile sol-air.

La conception de cet attentat était l'œuvre d'un esprit diabolique, car l'attaque du vol MH-17 au canon, a créé toutes les conditions pour produire l'impression qu'une bombe de petite dimension aurait explosé à l'intérieur du poste de pilotage. Le 23 Juillet 2014, un reportage de la correspondante de la BBC Olga Ivshina a été censuré par la direction de la BBC. Dans ce reportage, les témoins dans la région de Donetsk confirment la présence d'un autre avion de combat ukrainien, en plus du vol MH-17 au moment du crash. Du coup, le reportage d'Olga Ivshina démonte également la version fournie par le SBU ukrainien, parlant de missile sol-air.

La censure imposée par les médias occidentaux, n'a pas pu empêcher de découvrir que le fuselage du côté droit du poste de pilotage de l'avion est percé par des éclats, avec les bords repliés vers l'extérieur, ce qui indique que de petites explosions se sont produites à l'intérieur de la cabine de pilotage. Mais les traces de projectiles parfaitement ronds qui sont entrés du côté opposé, ont traversé le poste de pilotage sans exploser. Alors que l'ogive d'un missile Buk-1M aurait explosé en une grosse boule de feu.



Les impacts dans le panneau du fuselage du côté droit du cockpit du vol MH-17 ont été produits par un projectile de type explosif-incendiaire visant à produire des foyers d'incendie à l'intérieur de la cabine. De petits éléments des cadres de pare-brise en alliage d'aluminium étaient fondus en raison de l'incendie.



Dans la bande de cartouches pour les canons embarqués à bord des avions de chasse, l'armurier insère quelques projectiles en alliage de tungstène (ayant une plus grande capacité de pénétration), similaire au système américain à base d'uranium appauvri. Mais pas au point d'exploser, perforer l'enveloppe de l'avion, traverser la cabine de pilotage et de sortir de l'autre côté.



Les tirs ont été effectués par un pilote de chasse expérimenté, qui a visé uniquement la cabine de pilotage. Cela est démontré par le fait que la section de fuselage à l'arrière du poste de pilotage est restée intacte et ne comporte pas de trous qui auraient pu être causés par des éclats de projectiles.



Lorsque le Boeing 777 de la Malaysia Airlines, immatriculé 9M-MRD a disparu du flux du centre de contrôle du trafic aérien ACC-Dniepropetrovsk, il se trouvait à une altitude de 10 300 m. La disparition est déterminée par la fin de l'émission du transpondeur du vol MH-17 et l'arrêt du fonctionnement de sa station de radio, alimentés tous les deux électriquement et montés dans le cockpit.

Au moment où avaient lieu ces deux événements, l'avion est entré en plongée avec un angle proche de 90 degrés. Très probablement en raison de la déficience physique de l'équipage à contrôler l'avion, et de la destruction des éléments de transmission des

commandes avec le manche et le plafonnier. Personne dans les médias n'a parlé d'une chose élémentaire liée à un Boeing 777 : les commandes de vol du pilote sont transmises de la cabine par des circuits électriques étant de type fly-by-wire. C'est pourquoi un court-circuit dans l'installation électrique dans la cabine désactive le transpondeur et la station de radio.

Lors de la conférence de presse du Ministère de la Défense de la Fédération de Russie du 21 Juillet 2014, le chef d'état-major général et le chef de l'aviation militaire, les lieutenants [généraux](#) Andrey Kartopov et Igor Makushev ont démonté tous les mensonges concoctés par de hauts responsables [américains](#) et de l'OTAN, mensonges ensuite amplifiés par les médias occidentaux . Les russes, qui savent avec certitude qui a abattu le vol MH-17, ont apporté des éléments de preuve essentiels qui, s'ils étaient pris en compte, permettraient immédiatement aux enquêteurs internationaux de l'aviation de trouver la cause la plus probable de la catastrophe aérienne de l'avion de la Malaysia Airlines. Ainsi, les responsables russes ont prouvé l'existence d'un avion de combat ukrainien qui aurait intercepté le Malaysia Airlines, trois minutes avant l'accident, estimant la distance qui le séparait de la Malaysia Airlines à 3-5 km.



Il est à préciser que les contrôleurs de trafic civils du centre ACC-Dniepropetrovsk sont supervisés en permanence par un groupe composé de militaires. Dans le Doc. 4444 (Règles aériennes-Procédures pour les services de navigation aérienne), émis par l'Organisation internationale de l'aviation civile, l'article 7.4.4 précise que la distance minimale autorisée entre deux avions est en fonction de leur turbulence. Le Boeing 777 (MMD 299 370 kg) fait partie de la catégorie des avions lourds (H – lourd). Entre les avions de catégorie H et ceux de 10-20 t, comme c'est le cas des avions de chasse, le Doc. 4444 oblige les contrôleurs de trafic aériens à créer un intervalle d'au moins 9,3 km. Que cherchait un avion de chasse ukrainien, introduit délibérément par les contrôleurs du trafic aérien ukrainiens à 3 km du vol MH-17 et pourquoi l'OACI et Eurocontrol ont caché cette violation flagrante des règles de la navigation ?

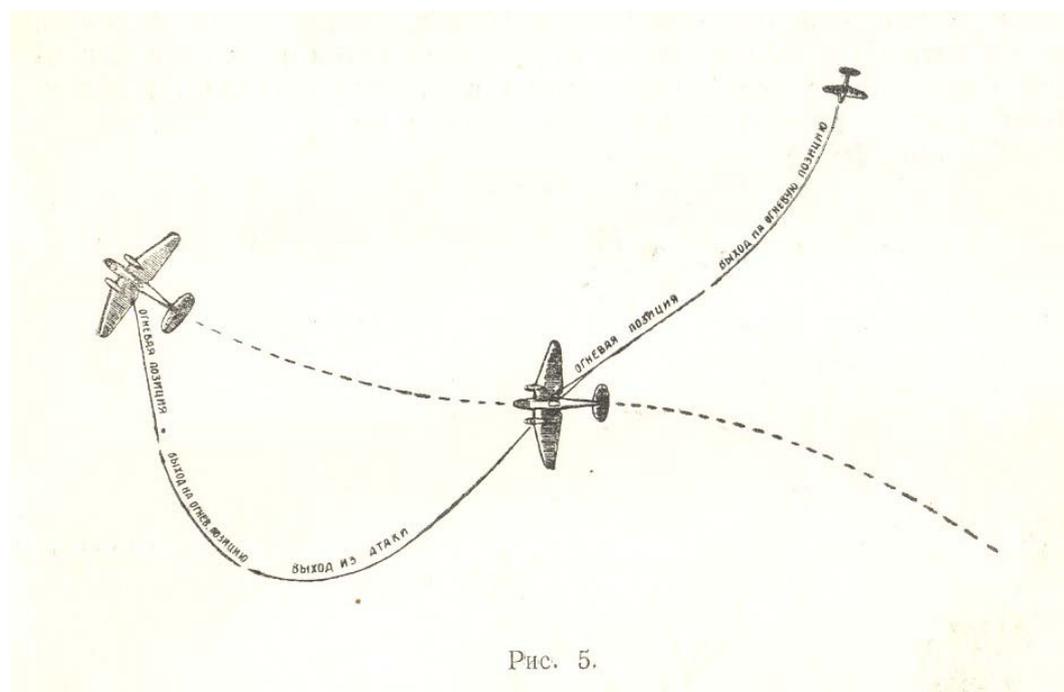
Quand le Boeing 777 a été abattu, il se trouvait à 30 km de Tamak, dans le processus de transfert de contrôle de la région de contrôle de Dniepropetrovsk (qui s'occupe de l'espace aérien dans l'est de l'Ukraine) à la région de contrôle de Rostov-sur-le-Don (le début de l'espace aérien russe). Le même Document 4444, au chapitre 7.5 (transfert de contrôle radar) oblige les organes de trafic civil et militaire ukrainiens à observer une distance minimale qui permet la séparation sur le radar entre l'avion MH-17 et l'avion de chasse ukrainien, suffisamment pour assurer le transfert de l'avion malaisien aux russes. La séparation normale pour un avion de la catégorie H, suivi d'un avion de chasse est, au minimum, de 11,1 km (fig. VI-1A et VI-1B). Donc, les Ukrainiens ont abattu l'avion malaisien au moment du passage de relais avec les russes. En première conclusion, grâce aux preuves présentées dans leur conférence de presse, les généraux russes ont

montré clairement la complicité des [autorités](#) civiles et militaires pour abattre le vol MH-17 par un avion de chasse ukrainien.

Les généraux russes ont délibérément laissé les discussions concernant les estimations sur la distance exacte qui séparait l'avion de chasse ukrainien de l'avion civil malaisien (3-5 km) avant que le transpondeur du vol MH-17 ne cesse de fonctionner. Mais pas le fait que l'avion de chasse a été guidé de manière préméditée par les contrôleurs ukrainiens pour intercepter le vol MH17 pour l'abattre.

Comme je l'ai noté, le document 4444, chapitre 7.5 (transfert de contrôle radar) indique qu'en raison de limitations techniques, la distance minimale permettant un espacement radar entre un avion de la catégorie H, comme un Boeing 777, et un avion de chasse à sa suite est de 11,1 km. Si la technique de séparation minimale pour le radar de l'aviation civile entre deux avions est un intervalle de 11 km, nous pouvons supposer que les radars militaires russes sont plus performants, avec un minimum similaire à celui des américains, 4 km. Quand la distance entre deux avions est inférieure à 4 km, les deux signaux fusionnent sur l'écran radar. [Or](#) les Russes affirment que, selon sa vitesse, l'avion de chasse ukrainien a dépassé le seuil des 4 km, continuant son approche vers le vol MH-17, pour entrer dans la ZAP (Zone d'attaque possible) pour les armes d'artillerie qu'il a à son bord.

Jusqu'à quelle distance l'avion de chasse ukrainien s'est-il rapproché du vol MH-17 ? Avant de viser et d'ouvrir le feu sur le poste de pilotage, soit une section d'une longueur de 6 m, le B-777, qui a une longueur de 64,8 m, doit entrer dans sa totalité dans la ligne de mire du pilote de chasse. Un dispositif de visée effectue automatiquement des calculs balistiques donnant au pilote les paramètres nécessaires pour que les projectiles frappent la partie du fuselage du vol MH-17. Comme le meilleur moyen de frapper le cockpit était une approche presque perpendiculaire à la direction de vol du MH-17, le pilote de l'avion de chasse était dans les bonnes conditions pour superposer l'axe de ses armes sur le point de tir dès la distance de 900 m du B-777. Si la vitesse d'approche était d'environ 280-300 m/s, la répétition de l'attaque étant impossible, le pilote de chasse disposait de 3-4 secondes pour toutes ces manœuvres, puisqu'il doit se dégager de l'attaque à une distance de 150m. Cela suppose un automatisme résultant de dizaines d'heures d'entraînement en simulateur et en vol dans des conditions proches de celles où le vol MH-17 a été abattu.



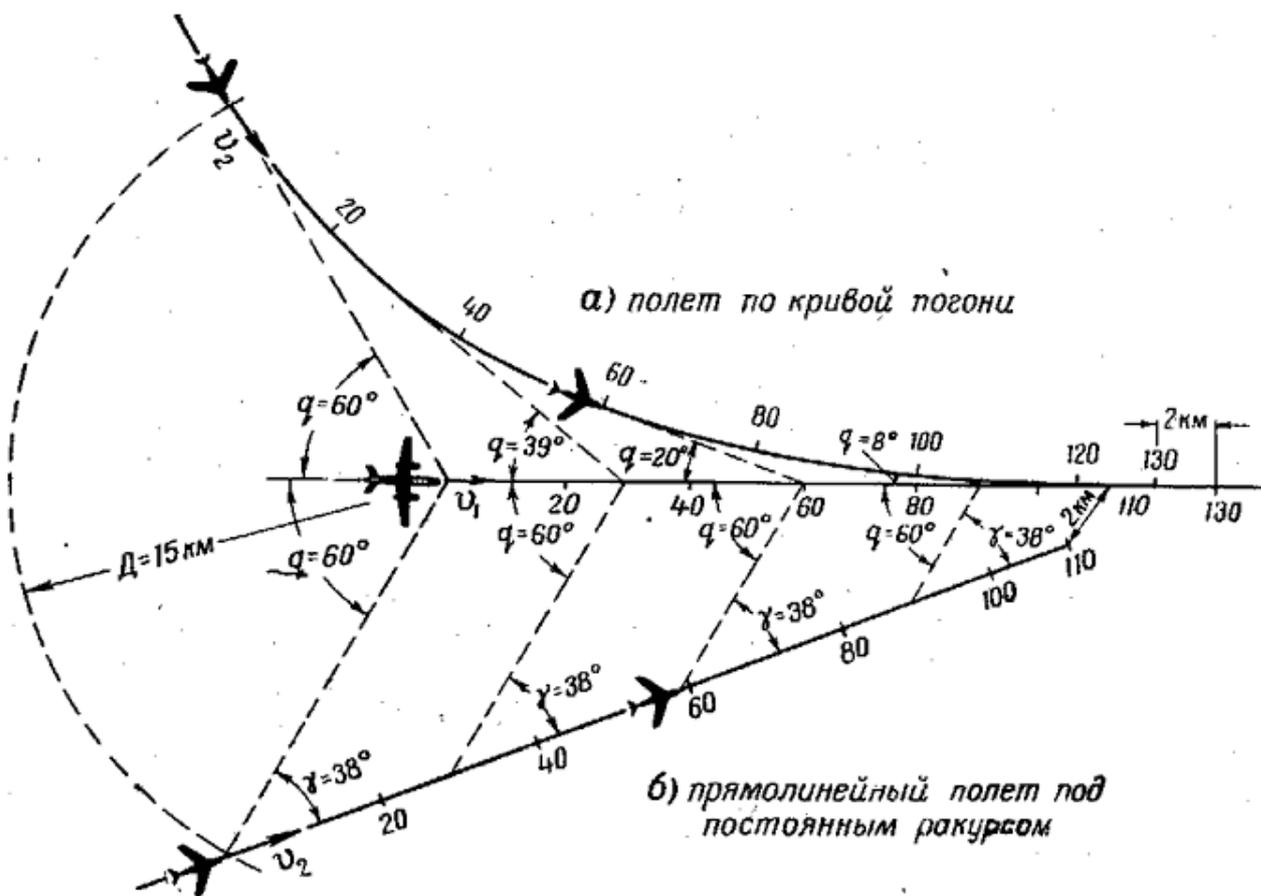


Рис. 6. Способы сближения с противником

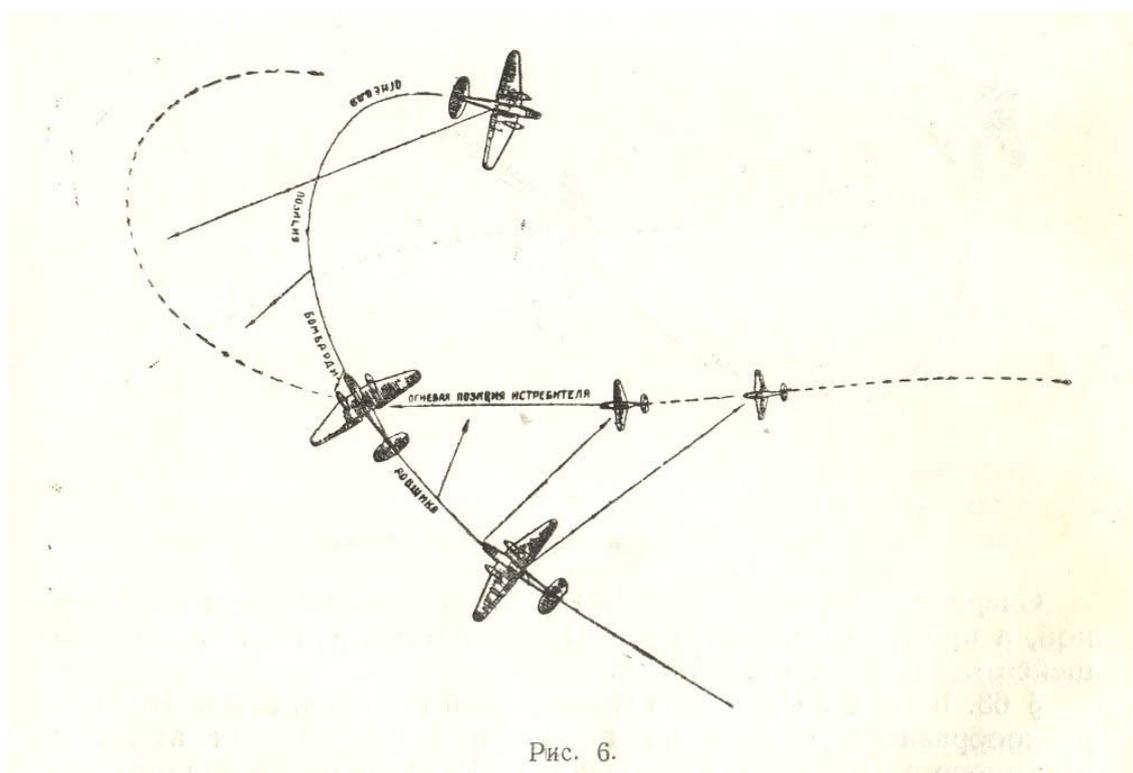
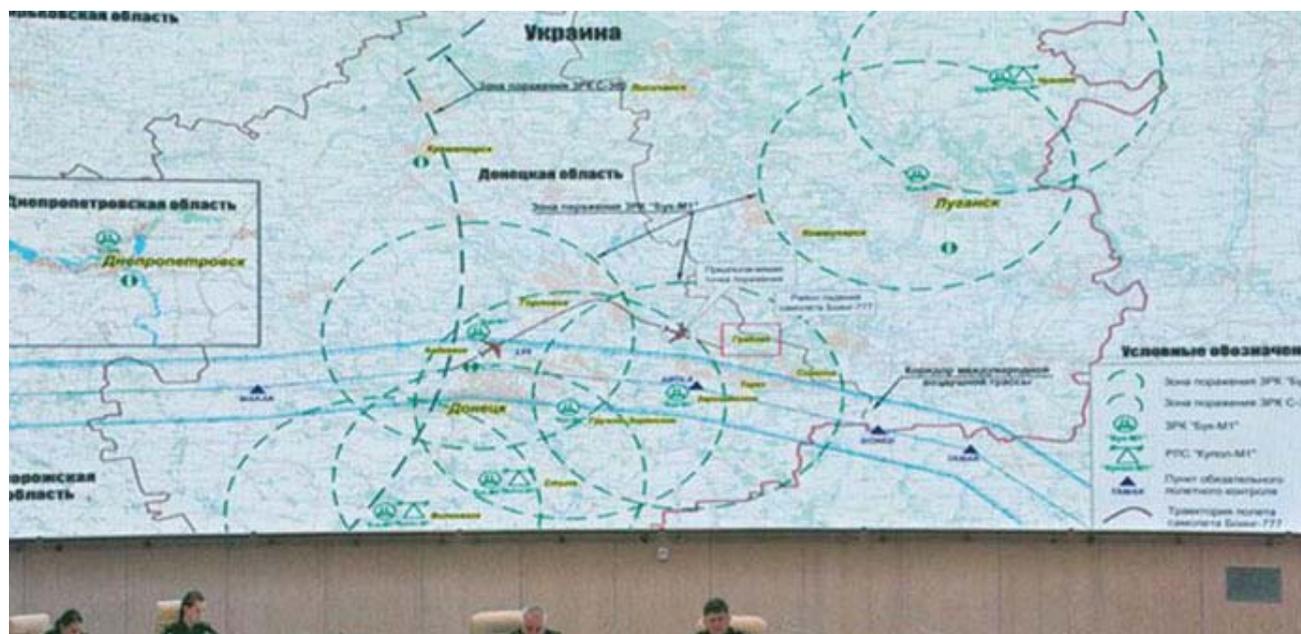


Рис. 6.

Le Ministère de la Défense russe savait que l'avion malaisien n'a pas été abattu avec une fusée Buk-1M mais, lors de leur conférence de presse du 21 Juillet 2014, le chef d'état-major général et le chef de l'aviation militaire ont montré, avec des images satellite, qu'au moment de l'abattage du vol MH-17 il évoluait dans une zone située dans le rayon d'action de 4 batteries de Buk-1M ukrainiens. Que voulaient transmettre les généraux russes?



L'existence d'une guerre civile à la frontière de la Russie, dans laquelle l'[armée ukrainienne](#) utilise des avions de chasse, peut générer des situations qui peuvent les faire entrer involontairement ou sciemment dans l'espace aérien russe. Ils peuvent, par exemple, attaquer des villes russes à la frontière, sous le prétexte de rechercher les forces d'auto-défense. Cette possibilité a forcé l'armée russe à prendre des mesures que tout autre Etat aurait prises. Dans les cas où les radars de surveillance de l'armée russe signaleraient un décollage d'une formation d'avions de combat ukrainiens approchant la frontière avec la Russie, l'armée russe a institué certaines zones de service aériennes. Ces zones de service sont situées à 50-75 km de la frontière avec l'Ukraine et y patrouillent 2 Avions de combat de type Su-27M ou Su-30 armés pour le combat aérien. Théoriquement parlant, si les Russes avaient des informations précises concernant l'abattage du vol MH-17, malgré les risques sous-jacents, les avions russes se seraient rapidement portés sur les lieux et auraient engagé le combat avec l'avion de chasse ukrainien dans le but de protéger l'avion malaisien. Mais l'[armée ukrainienne](#), qui avait bien préparé son opération, avait rapidement pris des mesures pour s'assurer de pouvoir contrecarrer toute action visant à protéger l'avion civil, en plaçant 4 batteries de Buk-1M. Ces batteries auraient été en mesure d'abattre les avions russes envoyés pour défendre le vol MH-17 avant qu'ils ne puissent engager le combat avec l'avion de chasse ukrainien.

L'énigme, c'est que je ne sais pas sur quelles données se sont appuyés les généraux russes quand ils ont suggéré que l'avion qui a intercepté le vol MH-17 était probablement un Su-25 (envergure 14,4 m, longueur 15,5 m). Au niveau du radar, il n'apparaît qu'un seul point lumineux dont la taille est déterminée par la surface de réflexion équivalente radar (SER) correspondant à l'avion militaire. Et l'avion de chasse MiG-29 (envergure 11,4 m, longueur 17,3 m) a une surface de réflexion identique à celle du chasseur-bombardier Su-25. Dans l'aviation de chasse ukrainienne, il n'y a que deux types d'avions capables d'intercepter un Boeing 777: Su-27 et MiG-29. D'un régiment de 42 avions Su-27 en 2000, il ne reste plus en activité qu'une escadrille de 12 appareils subordonnée à la 831ème Brigade aérienne de Mirgorod (300 km au nord-est de Donetsk). Dans cette escadrille il n'y a que 3-4 Su-27 capables de voler, les pilotes n'étant plus entraînés pour le combat. Pour les raisons citées ci-dessus, aucun avion ukrainien Su-27 n'était pas en mesure d'abattre le vol MH-17. Mais l'Ukraine dispose également de 30-40 MiG-29 à la base aérienne de Vasyilkiv, à côté de [Kiev](#) et à Ivano-Frankivsk dans l'ouest de l'Ukraine.



L'avion de chasse MiG-29 est propulsé par deux moteurs RD-93, chacun avec une poussée de 8700 kgf. Dans sa variante de combat pour l'interception, le MiG-29 pèse moins de 15300 kg, ce qui signifie que la poussée / poids est supérieure à un (1,1), ce qui permet à l'avion de monter verticalement. Le plafond pratique du MiG-29 est à 18.013 m. Les 10.300 m d'altitude du vol MH-17 sont donc facilement atteints. Dans la stratosphère la vitesse maximale du MiG-29 est de Mach 2,25 (2.400 km/h), ce qui implique que, à une altitude d'un peu plus de 10.000 m, il dispose d'une différence de vitesse considérable par rapport au B-777. Et la vitesse ascensionnelle de 0 à 6000 m est de 109 m/s, lui permettant d'atteindre 6000 m en 2-3 minutes après avoir quitté la piste de décollage. L'ensemble de la manœuvre, c'est-à-dire l'approche avec une pente ascensionnelle forte, visée et tir avec le canon à bord sur le vol MH-17, et enfin dégagement après l'attaque, ne pouvait pas durer plus de 7 minutes.

Les MiG-29, dont est dotée l'armée ukrainienne ont des canons GS-301 cal. 30 mm, avec une cadence de tir de 1500 projectiles/mn et sont alimentés par une bande de 150 projectiles explosifs, explosif-incendiaire et alliage de tungstène. Une courte rafale de près d'une seconde d'un canon GS-301 du MiG-29, envoie sur l'avion cible environ 40-50 différents types de projectiles. Le canon est intégré à l'aile gauche avec le fuselage.

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

Les pilotes militaires ukrainiens, comme les roumains, volent en moyenne moins de 40 heures/an et n'ont pas les compétences nécessaires pour le combat aérien rapproché

(duel) leur permettant d'abattre le vol MH-17 de la manière décrite ci-dessus. Les pilotes militaires américains et canadiens, déployés sur la base aérienne de Campia Turzii en Roumanie possèdent ces compétences, mais ne sont pas familiers avec l'espace aérien ukrainien ni avec les MiG-29. Les pilotes militaires polonais sont les mieux entraînés en Europe du Sud-Est pour ces missions, volant 4-5 fois plus (180-200 heures/an) que les ukrainiens et les roumains, rivalisant avec le niveau de formation des américains et des canadiens. Ils sont familiers avec l'espace aérien ukrainien, en participant à tous les exercices organisés durant les 4-5 dernières années par l'Armée de l'Air ukrainienne. L'Armée de l'Air polonaise est équipée de 31 MiG-29, dont 16 ont été modernisés par le spécialiste l'IAI (Israel Aerospace Industries). La modernisation équipe le MiG-29 polonais de la nouvelle avionique (affichage multifonction MFCD ; stations radio UHF/VHF RT-8200 Rockwell Collins ; plateforme laser de navigation INS et GPS ; micro-ordinateur de mission et tir MDP avec carte digitale intégrée ; système digital d'enregistrement et contrôle vidéo et audio avec caméra CTV, etc.) Les pilotes d'essai du MiG-29 polonais modernisé avant de les transmettre aux pilotes polonais et de devenir des instructeurs de vol, viennent des rangs de [l'armée israélienne](#).

**Valentin Vasilescu**

*Traduction Avic – [Réseau International](#)*

Copyright © 2014 Global Research