

Ambasador Malezji w Warszawie

Szanowny Ambasadorze,

Zwracam się z wielkim szacunkiem do Pana, przedstawiciela rządu Malezji w Polsce w sprawie, która swoją grozą zaszokowała obywateli waszego państwa, nie wyłączając inne narody świata. Sprawa dotyczy katastrofy samolotu pasażerskiego Boeinga 777-200 ER, MH 370 linii Malaysia Air z 239 osobami na pokładzie, lecącego z Kuala Lumpur do Pekinu, który w dniu 8 marca 2014 roku tuż po opuszczeniu przestrzeni powietrznej Malezji zaginął. Podjęte przez ekipy ratownicze na szeroką skalę poszukiwania zaginionego Boeinga 777-200 ER, MH 370 do chwili obecnej nie przyniosły konkretnych rezultatów. Wszelkie tropy, które co chwila się pojawiały, okazały się całkowicie nie trafione. W tym piśmie kierowanym do Pana Ambasadora Malezji przedstawię moją wersję zaginionego Boeinga 777 oraz miejsce jego ewentualnej katastrofy, która powinna zainteresować odpowiednie służby Malezji do spraw katastrof lotniczych. Otóż, w godzinach nocnych wystartował z lotniska w Kuala Lumpur samolot pasażerski linii Malaysia Air z 239 osobami na pokładzie kursem do Pekinu, stolicy Chin. Pierwsza faza tego lotu zgodnie z rozkładem podróży miała przebiegać nad morzem południowo-chińskim. W chwili opuszczania półwyspu państwa malezyjskiego kapitan statku powietrznego słowem "dobranoc" (odnotowany zapis) pożegnał się z kontrolerem stacji ruchu lotniczego. Oznaczało to, że samolot opuszcza przestrzeń powietrzną Malezji i wlatuje w obszar morza południowo-chińskiego, kierując się w strefę kontrolowaną przez radary cywilne ruchu lotniczego Wietnamu. Kolejnym punktem łączności Boeinga 777 linii Malaysia Air powinna była być, stacja kontroli ruchu lotniczego obejmująca przestrzeń powietrzną Wietnamu. Jednakże w oznaczonym czasie Boeing 777-200 MH 370 na ekranach radarów w przestrzeni Wietnamu się nie pojawił. Po bezskutecznych próbach nawiązania łączności radiowej z załogą Boeinga 777-200 Malaysia Air wszczęto poszukiwania, jednakże bez rezultatu. Nie odnaleziono żadnej części rozbitego samolotu ani plamy paliwa wskazującą miejsce jego katastrofy. Tajemnicze zniknięcie ogromnego samolotu pasażerskiego linii Malaysia Air wywołało falę krytyki opinii publicznej, bezpośrednio skierowanej do urzędników zajmujących się bezpieczeństwem lotów pasażerskich. Podjęte na szeroką skalę (która wciąż trwa) przy udziale wielu państw i nowoczesnej technologii

poszukiwania Boeinga 777 nadal nie przynoszą pożądanych rezultatów. Opinia publiczna a także rodziny ofiar pytają, dlaczego brak jest efektów poszukiwań? Odpowiem im na te pytanie, które brzmi; błędny trop poszukiwań. Jednocześnie chciałbym zadać pytanie! Kto wpadł na pomysł aby poszukiwania Boeinga 777-200 MH 370 linii Malaysia Air skierować na akwen Oceanu Indyjskiego? Jaką rolę pomysłodawcy przyświecał aby w tamtym bezkresnym regionie przeszukiwać głęboką otchłań Oceanu? Według mojej teorii samolot pasażerski Boeing 777-200 MH 370 linii Malaysia Air spoczywa nie w Oceanie ale na płytkich wodach morza południowo-chińskiego. Dlaczego tam? Wyjaśniam! Po tajemniczym zniknięciu Boeinga 777-200 MH 370 w mediach ukazały się informacje dotyczące kapitana, dowódcy samolotu pasażerskiego wraz z prawdopodobną teorią jego udziału w zaginięciu Boeinga. Nieświadome media wskazały właściwy trop, jednak dla komisji do spraw katastrof lotniczych był nie zrozumiały. Otóż, jak sądzę, kapitan podjął przemyślany plan doprowadzenia do katastrofy, która nie dałaby się racjonalnie wytłumaczyć komisji do spraw wypadków lotniczych, a przy braku wraku, uniemożliwić jego badanie. Krótko po starcie z Kuala Lumpur i "unieszkodliwieniu" drugiego pilota, tuż po wypowiedzianym słowie "dobranoc", kapitan miał już samodzielną kontrolę nad statkiem powietrznym. Następnie, zachowując kolejność ułożonego planu kapitan rozpoczął zrzucanie paliwa aby w chwili uderzenia samolotu w wodę nie powstała plama paliwa lotniczego, która zdradziłaby miejsce katastrofy. Utrzymując prawidłowy kurs lotu przy jednoczesnej kontroli uniesionego nosa samolotu, jak bywa zwykle przy przeciągnięciu maszyny, kapitan stworzył wrażenie jakby samolot się wznosił, gdy w rzeczywistości opadał. Pasażerowie mający miejsca przy oknach nie mogli zauważyć manewru pilota, ponieważ ciemne tło nieba zlewało się z ciemnym kolorem wody. Także opadanie samego samolotu było tak precyzyjnie wykonywane, że nikomu z pasażerów nie było na myśli, iż zmierzają do katastrofy. Podczas rewizji w domu kapitana, jak oficjalnie podano do wiadomości opinii publicznej odkryto symulator lotów, który służył jemu, jak się można domyślać, do ćwiczeń w startach i lądowań samolotów o gabarytach zbliżonych do Boeinga. Oznacza to, że kapitan od pewnego czasu ćwiczył awaryjne lądowanie na wodzie w taki sposób, aby miał pewność, że zachowa w jak najlepszej kondycji całość kadłuba maszyny. Podchodząc do tafli wody przy zachowaniu reguły odnoszącej się do szybowca, utrzymując odpowiedni kąt uniesionego nosa samolotu, przy jednoczesnym zachowaniu właściwego horyzontu, lotem ślizgowym mógł się zanurzyć w głębiny morza, przy niewielkim rozczłonkowaniu kadłuba.

Myszę, że ten manewr kapitan wykonał perfekcyjnie, gdyż los samolotu został okryty tajemnicą i wszelkimi domysłami. Wyłączenie czujników sygnału współpracującego z nawigacją radarową miało według kapitana (próbuję myśleć jak on) wywołać takie wrażenie, że samolot mógł być przechwycony przez obcych, nawet (UFO), co jego zdaniem miało wpłynąć na zaniechanie poszukiwań Boeinga 777. Takie myślenie choć śmieszne, nie było całkiem głupie, szczególnie w chwili gdyby ten nurt myślowy podjęłyby się w wyjaśnienie media. Jednakże wszelakiego rodzaju plotki, często bzdurne, które media rozsiewały, miały znaczący wpływ na kierunek poszukiwań. Teoria przekazana przez "fachowców" lotnictwa, że Boeing 777-200 MH 370 nie zauważony przez radary mógł zmienić o 180° kurs lotu w stronę Oceanu Indyjskiego, nie tylko dla mnie jest nieprawdziwa ale wprost niedorzeczna! Nowoczesne urządzenia nawigacyjne zainstalowane w samolotach współpracują z nawigacją radarów kontroli lotów i wyłączenie takiego urządzenia faktycznie powoduje, że punkt oznaczonego samolotu niknie z siatki radaru ruchu kontroli lotów. Ale w stu procentach samolot takiej wielkości zostanie zauważony przez naziemne wojskowe radary przechwytyjące. Radar wojskowy widzi nie tylko wielkie i małe obiekty ale także lecące stada ptaków, niezależnie od ich wyposażenia w nawigację. Wynika z tego prosty wniosek, że Boeing 777-200 ER MH370 linii Malaysia Air w dniu jego ostatniego lotu, 8 marca 2014 r., nie mógł nie zauważony pojawić się nad Oceanem Indyjskim. Na pytania opinii publicznej i rodzin ofiar jaki cel przyświecał kapitanowi aby doprowadzić do katastrofy lotniczej w której zostało pozabawionych życia 239 osób odpowiem tak, choć to będzie wam dziwne, ukryta nienawiść do Człowieka. Pozornie jej nie widać. Lecz gdy nadejdzie jej godzina, szczerze się objawia. Dlatego trudna do uchwycenia.

Z poważaniem

Jerzy Zygmunt Żelichowski

Dnia 30 kwietnia 2014 r.