

Возможная причина катастрофы французского самолета 01.06.2006 г. – попадание в активизированную геопатогенную зону

П.В. Люшвин

Компания ЛИКО, Москва, ул. Павла Андреева, 28

E-mail: lushvin@mail.ru

В настоящее время в метеорологии вспомнили о «черных» облаках, в авиационной метеорологии их называют облаками «убийцами». «Черны» они по сравнению с метеорологической (влажной) облачностью потому, что являются сгустками сухой пыли, в которой переотражение солнечной радиации ослаблено. При наличии в регионе метеорологической облачности над активизированными разломами земной коры влажные облака расступаются, влажность атмосферы падает, однако пылевые облака на этом месте не образуются, так как атмосферная пыль ранее разобрана на ядра конденсации метеорологическими облаками. Возникают такие феномены над активизированными разломами земной коры (геопатогенными зонами), для которых характерны высокоэнергетические электромагнитные импульсы. При попадании самолета под такой импульс у него отказывает электроника. Французский самолет пролетал над активизированной геопатогенной зоной. Трудность регистрации «черных» облаков заключается в том, что ввиду сухости, облака не видны на экранах метеорологических локаторов.

Ключевые слова: геопатогенная зона, сухая пыль, влажность, электромагнитные импульсы, гидробионты, авиация.

Введение

В зонах сейсмически активизированных разломов земной коры наблюдаются весьма специфические явления: высокоэнергетические электромагнитные импульсы, сейсмические и акустические волны, массовая дегазация [1]. Эти явления приводят к нарушениям поведенческих функций многих гидробионтов, вплоть до летальных исходов, поэтому эти зоны называют геопатогенными (ГПЗ) [2,3]. В атмосфере над разломами образуются локальные минимумы водяного пара. В запыленной атмосфере над разломами пыль сгущается, и наблюдателями воспринимается «черным» облаком. «Черно» оно из-за ослабленного переотражения солнечной радиации, по сравнению с метеорологическими (влажными) облаками. При наличии в регионе влажной облачности, облака над разломами расступаются. Пылевые облака на освобожденном месте не образуются, так как атмосферная пыль ранее разобрана на ядра конденсации метеорологическими облаками [4]. При попадании самолетов под такие энергетические импульсы у них отказывает электроника, что неоднократно тестировано при запланированной посадке самолетов [<http://aviationweather.gov>, <http://www.oaa.com>, <http://webefir.com/news/mikrovolnovuiu-ubiitsu-samolietov-mozhno-sobrat'-v-domashnikh-usloviiakh>]. Описанию помех и отказов в работе электроприборов от электромагнитных импульсов, сопровождающих землетрясения, а также аналогичных явлениях от искусственно возбуждаемых электромагнитных импульсах в СВЧ диапазоне посвящены разделы [5]. Трудность регистрации сейсмически обусловленных «черных» облаков и локальных минимумов водяного пара заключается в том, что из-за сухости они не видны на экранах метеорологических локаторов. Пилотами облака визуально воспринимаются обычной «мирной» дымкой.

Сейсмическая и метеорологическая ситуации 01.06.2006 г. на трассе полета французского самолета

Трасса французского самолета проходила в зоне срединно-атлантического рифта как раз над активизированной сейсмической областью (рис. 1.а). Из доступных сообщений СМИ следовало, что у самолета внезапно отказала электроника. При визуальной или технической регистрации грозовых облаков, была бы упредительная связь с диспетчерской службой. Факт активизации ГПЗ – землетрясение с магнитудой 4,7 на трассе самолета 31.05.2009 г. 5,0 С.Ш., 32,6 З.Д (рис.1.б). В зоне катастрофы, в целом облачной и влажной, активизированную сейсмическую область в облаках трассировал локальный минимум водяного пара, водозапас облаков в этом месте был ≈ 0 – признаки активизации ГПЗ (рис. 2).

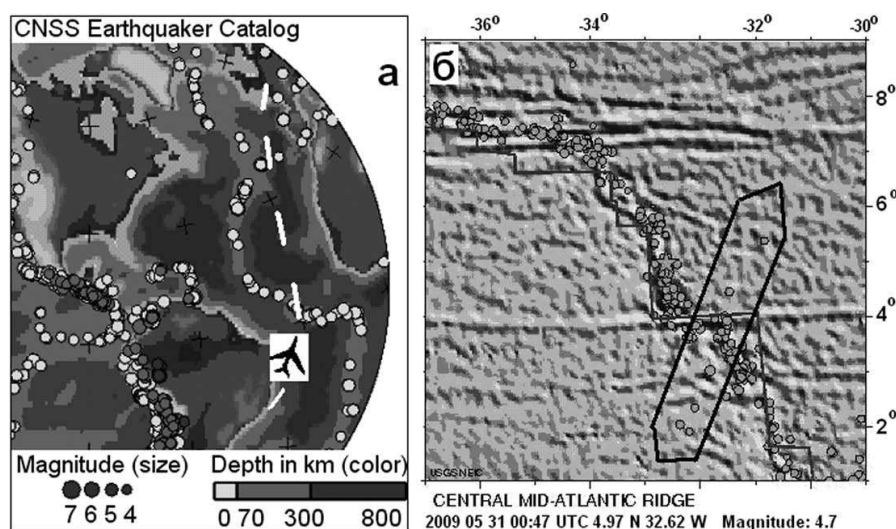


Рис. 1. Сейсмичность региона и трасса полета (а) [<http://news/mail/ru/incident/2629593>, <http://earthquake.usgs.gov/eqcenter/recenteqsww/Quakes/us2009hhab.php#maps>]. Эпицентры землетрясений на рифте. Черным многоугольником выделены эпицентры исторических землетрясений поперек рифта вдоль трассы полета (б)

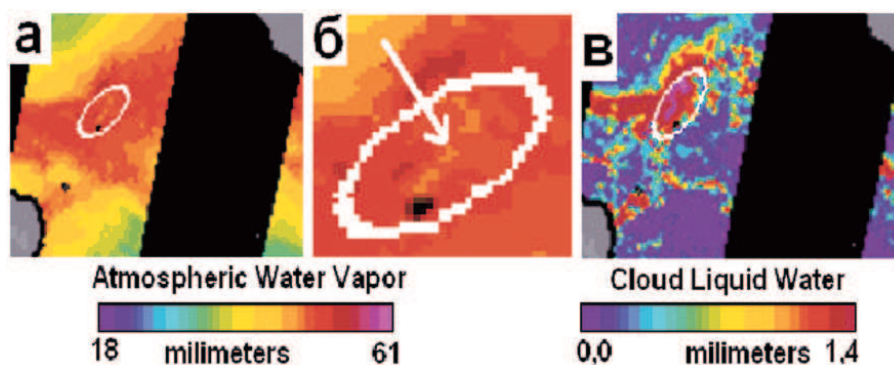


Рис. 2. Содержание водяного пара (а), б - увеличенный фрагмент (желтая полоса под стрелкой – локальный минимум водяного пара); в – водозапас облаков [http://www.ssmi.com/ssmi/ssmi_image_view.html?&time=day&sat=f13&year=2009&month=6&day]

Выводы

Из представленных материалов следует, что **катастрофа самолета, трассированного сейсмически активизированную зону**, могла быть обусловлена попаданием самолета под электромагнитный разряд из ГПЗ.

В настоящее время в России непонятные авиационные катастрофы списывают на межоблачные грозы или шаровые молнии, даже когда их появление крайне маловероятно – при отрицательных температурах (В. Бычков, Физфак МГУ). В системе подготовке пилотов Боингов идет накопление сведений о катастрофах в метео ситуациях – убийцах, подобных встреченной французским самолетом (сообщение российских пилотов, прошедших обучение полетам на Боингах).

Для избегания подобных ситуаций целесообразно следующее:

1. на штурманские карты нанести основные активные разломы земной коры и по взаимодействию с сейсмологической службой выработать рекомендации их облета или кратчайшего пересечения (**исключить трассирование ГПЗ**);
2. обходить неделю на 50-100 км эпицентры землетрясений с магнитудами свыше 4;
3. в сейсмоактивных областях над разломами земной коры выделять области локальных минимумов водяного пара, признаков сухой облачности и оперативно отводить от них самолеты (**или кратчайше пересекать**).
4. **пересекать сейсмоактивные области при ручном пилотировании.**

Литература

1. *Икея М.* Землетрясения и животные. От народных примет к науке // М.:Научный Мир, 2008. 320 с.
2. *Люшвин П.В.* Стрессовые и комфортные условия развития рыбных популяций // Рыбное хозяйство. 2008. №6. С.42-50.
3. *Люшвин П.В., Карпинский М.Г.* Причины резких сокращений биомасс зообентоса и их последствия // Рыбное хозяйство. 2009. №5. С.65-69.
4. *Люшвин П.В.* Спектральные характеристики сейсмогенных облаков // Исследование Земли из Космоса. 2009. №2. С.19-27.
5. *Икея М.* Землетрясения и животные. От народных примет к науке // М.:Научный Мир, 2008. 320 с.

Possible cause of accident of the French plane of 6/1/2006 - hit in the made active geopathogenic zone

P.V. Lushvin

Company LIKO, Moscow, Pavel Andreeva's street, 28
E-mail: lushvin@mail.ru

Now in meteorology have recollected «black» clouds, in their aviation meteorology name clouds «murderers». They are «black» in comparison with meteorological (damp) overcast because are clots of a dry dust in which rereflection of solar radiation is weakened. At presence in region of meteorological overcast over the made active breaks of earth crust damp clouds part, humidity of atmosphere falls, however dust clouds on this place are not formed, as the atmospheric dust is earlier disassembled on condensation kernels by meteorological clouds. There are such phenomena over the made active breaks of earth crust (geopathogenic zones) for which high-energy electromagnetic impulses are characteristic. At plane hit under such impulse at it electronics refuses. The French plane flew by over the made active geopathogenic zone. Difficulty of registration of black clouds consists that in view of dryness, clouds are not visible on screens of meteorological locators.

Keywords: a geopathogenic zone, a dry dust, humidity, electromagnetic impulses, hidrobiotic, aircraft.