

Финансовые тайны на грани разоблачения

Источник: <http://pravosudija.net/article/finansovye-tayny-na-grani-razoblaceniya>

Часть I. Авиакатастрофа...



29 октября в авиакатастрофе в Индонезии погиб 181 пассажир, 2 пилота и 6 членов экипажа, всего 189 человек. Рейс JT610 индонезийской авиакомпании LionAir вылетел из международного аэропорта Сукарно Хатта (Джакарта) в 6.20 в Панкалпинанг (на о. Суматра) среди прочих пассажиров были зарегистрированы и 20 чиновников Минфина Индонезии. Информацию о гибели госслужащих распространили некоторые новостные агентства со ссылкой на представителя министерства финансов Индонезии Нуфранса Вира Сакти.

https://www.bfm.ru/news/398321?utm_source=smi2ag&utm_campaign=year2018&utm_medium=partner

(29 октября 2018)

В авиакатастрофе в Индонезии погибли 20 чиновников Минфина

Погибшими числятся более 180 человек

В разбившемся в Индонезии пассажирском самолете находилось около 20 чиновников министерства финансов. Это подтвердил Минфин Индонезии, передает [РИА Новости](#).

Boeing индонезийской авиакомпании Lion Air потерпел крушение у берегов острова Ява. Он выполнял рейс из Джакарты на остров Суматра.

По официальным данным, на борту находились 189 человек, в том числе трое детей.

Корпорация Боинг выпускает очень надежные самолеты (как и их главный конкурент «Эйрбас»), а уж падение новенького «Боинга» последней модели, - 737 MAX 8, - хита продаж 2018 года, без учета конспирологических причин, объяснить невозможно.

<https://iz.ru/805882/2018-10-29/telo-pervogo-pogibshogo-naideno-na-meste-krusheniia-indoneziiskogo-samoleta>

Как заявили в авиакомпании, [самолет был произведен в 2018 году](#), а эксплуатироваться начал 15 августа. Воздушное судно было исправно, капитан имел около 6 тыс. часов налета, второй пилот — порядка 5 тыс. При этом «РИА Новости» со ссылкой на западные СМИ сообщает, что в ходе предыдущего полета у лайнера были зафиксированы технические неполадки, которые были устранены «в соответствии с правилами».

В последнее время все больше заказных авиакатастроф осуществляется путем внешнего перехвата управления самолетом. Технологии достигли такого уровня, что нет необходимости закладывать взрывное устройство в самолет, рискуя быть пойманными за руку каким-нибудь не в меру бдительным безопасником или кем-то из сотрудников наземных служб аэропорта. Следствие обычно даже не рассматривает криминальную версию авиакатастрофы, о чем я говорила еще в 2015 году.

<http://pravosudija.net/article/rassledovanie-s-negodnymi-sredstvami>

Расследование с негодными средствами

В заголовках мировых СМИ катастрофу немецкого пассажирского авиалайнера, совершавшего рейс 4U9525, называют мистерией, загадкой. Редактор Flightglobal по вопросам эксплуатации и безопасности Дэвид Лирмаунт вывесил в своём Твиттере такое замечание: «Эксплуатируемые немцами A320 не разбиваются при полёте в крейсерском режиме. Не в наши дни. Это очень странная история».

К этому следует добавить, что разбившийся в Альпах лайнер не просто эксплуатируется немцами. Бюджетная Germanwings GmbH на 100% принадлежит крупнейшему авиаконцерну Европы Deutsche Lufthansa AG, в который входят также Swiss International и Austrian Airlines.

Несмотря на немедленно, как по заказу (или по заказу?) начатую кампанию дезинформации и слухов, самолёты Germanwings обслуживаются и инспектируются ничуть не хуже всех остальных машин концерна, то есть на вершине мирового уровня.

Вице-президент Lufthansa уже заявила, что речь идет о несчастном случае, и подчеркнула: «Всё остальное — спекуляции». Если учесть, что повреждённый «чёрный ящик» обнаружен недавно и записи ещё не расшифрованы, любопытно, откуда она знает? И почему так спешит с выводами?

Эксперты предполагают, что датчики самолета могли покрыться льдом, или что падение давления в кабине могло вывести команду из строя. Официальные эксперты рассказывают также о возможности пожара и технических неисправностей. От них не отстают самодельные коллективы других (самоназначенных) экспертов, убеждённых, что

поскольку они уже освоили принцип работы с разводным ключом, то почему бы им не расследовать теракты. Впрочем, их версии ничем не хуже и не лучше официальных.

Результаты подобной деятельности влияют на расследование всех последних происшествий такого рода. Один малайзийский Боинг до сих пор не нашли на острове Диего-Гарсия, на другом никак не обнаружат пробоин от снарядов, выпущенных из ГШ-30-2...

При убийстве одного человека его расследование, к счастью, не поручают экспертам, выполняющим важные, но вспомогательные функции. Впрочем, возможно, зря. С таким подходом успех гарантирован: покойный умер от потери крови. Перед смертью не потел.

Или: г-н Н. скончался от остановки сердца, причинённой механическим разрушением этого органа металлическим объектом массой 6,1 г, двигавшимся со скоростью порядка 300 м/сек. Прекрасно. Дело можно закрывать и отправлять в архив.

Как известно из классики, кирпич ни с того ни с сего никому и никогда на голову не свалится. Лайнер приличной компании при современном развитии авиатехнологий — тем более. Технические специалисты должны делать свою работу. Расследованию тяжких и особо тяжких преступлений их не обучали. В результате мы наблюдаем в сети Интернет, что большинство наиболее оторванных от реальности версий причин катастроф, в особенности «техногенных», распространяется именно людьми с хорошим техническим образованием.

Какую именно гайку и каким образом отвинтил злоумышленник, эксперты должны устанавливать по поручению следователя. Ни в коем случае следствие не может идти на поводу у экспертизы, и в обычных случаях расследования причины смерти одного человека подобное нигде не практикуется. Лишь при массовых убийствах, которыми являются большинство авиакатастроф, расследование поручается людям, которые понятия не имеют, как его проводить.

С этой целью необходимо создать специализированную следственную группу, так как в наше время после каждой авиакатастрофы следует открывать дело по признакам убийства двух или более лиц, совершённого общеопасным способом группой лиц по предварительному сговору или организованной группой из корыстных побуждений или по найму, либо терроризма, совершённого группой лиц по предварительному сговору.

В отношении каждого пикейного жилета, пробормотавшего словосочетание «теория заговора», следует проводить проверку по признакам воспрепятствования осуществлению правосудия и производству предварительного расследования — в том числе на предмет причастности к совершению преступления в виде пособничества.

В случае, если следственная группа дважды за свою историю придёт к выводу о том, что катастрофа произошла в результате технических неполадок, ошибки экипажа или наземных служб, её руководитель должен быть предупреждён о неполном служебном соответствии.

В противном случае мы очень скоро придём к положению, при котором пользование воздушным (или водным) транспортом можно будет уподобить игре в «русскую рулетку».

Ничего с тех пор не поменялось: злоумышленники (в данном случае правильно было бы употребить слово «хакеры», но к нему в массовом сознании прочно прилепилось слово «русские», поэтому пусть будут «злоумышленники» без национальной окраски) как и в предыдущих случаях, проводят предварительную подготовку к проведению теракта. До сих пор не существует процедуры обязательного возбуждения уголовного или проверочного дела по случаю «рядового» воздушного происшествия в виде краткосрочной потери экипажем контроля над управлением самолетом, или любой другой нестандартной ситуации, возникшей в результате необъяснимых неполадок в системах управления самолетом.

Авиакатастрофа А320 рейса Париж — Каир над Средиземным морем в 2016 году, как и авиакатастрофа в Альпах в 2015 имеет все признаки нескольких «репетиций» перехвата управления самолетом:

<http://pravosudija.net/article/aviakatastrofa-nad-sredizemnym-morem-gde-sleduyushchaya>

...Я тоже часто возвращаюсь к мысли о подозрительной близости места авиакатастрофы А320 рейса Париж — Каир к месту проведения военных учений НАТО в Средиземном море. Есть признаки дистанционного перехвата управления воздушным судном:

<http://www.newsru.com/world/02jun2016/egyptair1.html>

С борта упавшего в Средиземное море самолета авиакомпании EgyptAir в течение 24 часов перед крушением многократно поступали сигналы о неполадках. Из-за этого самолет трижды заходил на вынужденную посадку. Об этом в ночь на четверг сообщают французские СМИ - газета [Parisien](#) и телеканал [France 3](#). Среди погибших в авиакатастрофе было 15 граждан Франции.

Перед трагедией египетский самолет совершил шесть перелетов между Асамарой (Эритрея), Каиром, Тунисом и Парижем. "Во время этих перелетов между 18 и 19 мая системы оповещения сигнализировали о неполадках на борту вскоре после вылета из трех аэропортов, где приземлялся А320. Эти оповещения о тревоге каждый раз влекли за собой техническую проверку на земле, которая показывала отрицательный результат, и воздушное судно вновь получало возможность взлететь и продолжить свой маршрут над Средиземным морем", - цитирует сообщение телеканала ТАСС.

[Parisien](#) уточняет, что некие аномалии были зафиксированы при взлете самолета из столицы Эритреи, города Асмэра, а также при вылете из Туниса и Египта.

Сигналы были переданы на землю автоматической системой слежения за состоянием систем самолета ACARS. Ранее в СМИ [была опубликована расшифровка](#) последних сообщений датчиков: они передали информацию о задымлении в одном из туалетов и в системах авионики. (Конец цитаты)

Ложные сигналы о неполадках — один из признаков перехвата управления самолетом, возникали у А320 примерно в одном районе. Маршрут из Эритреи в Египет пролегает недалеко от места падения самолета А321 «Когалымавиа», выполнявшего рейс из Шарм-эль-Шейха. А вот в Париж из Каира обычно этим рейсом летал Боинг, который был заменен на А320. Как выяснилось, заменен на не вполне исправный А 320, совершивший перед направлением на дополнительный рейс несколько вынужденных посадок по причине «сбоя» электроники. Позволю себя процитировать:

<http://pravosudija.net/article/aviakatastrofa-pisma-chitateley>

Все заказные истории о «сумасшедшем» немецком пилоте Germanwings, были попыткой отвести внимание от перехвата управления воздушным судном. Кстати, на рейсе в Барселону этот самый немецкий пилот пожаловался на кратковременную потерю управляемости воздушного судна, примерно в том районе, где на обратном пути произошла катастрофа. Катастрофу в Альпах репетировали? Перед падением самолета Когалымавиа, тоже были жалобы на «неполадки». (конец цитаты)

<http://www.newsru.com/world/01jun2016/a320.html>

Французское судно, участвующее в поисках [упавшего](#) в Средиземное море самолета А320 авиакомпании EgyptAir, уловило сигналы с глубины, которые, предположительно, могли поступить от "черных ящиков" лайнера. Об этом сообщает агентство Reuters со ссылкой на египетские следственные органы.

...На днях Wall Street Journal со ссылкой на источники, осведомленные о ходе расследования, сообщила, что действия пилотов самолета, среагировавших на ложный сигнал о задымлении, [могли стать причиной](#) крушения лайнера. (конец цитаты)

Относительно последней цитаты — откуда Wall Street Journal знает о «реакции пилотов на ложный сигнал о задымлении»? Или кого они прикрывают?

Еще одно важное обстоятельство: индонезийский рейс запрашивал возвращение в аэропорт:

https://iz.ru/805856/2018-10-29/razbivshiisia-v-indonezii-samolet-zaprashival-vozvrashchenie-v-aeroport?utm_source=smi2

Разбившийся в Индонезии самолет запрашивал возвращение в аэропорт

(29 октября 2018)

Самолет индонезийского лоукостера Lion Air запросил у диспетчера возвращение в аэропорт перед тем, как с ним была потеряна связь. Об этом [ТАСС](#) заявил представитель Главного управления гражданской авиации страны Синду Рахаю в понедельник, 29 октября.

Boeing 737 MAX 8 [пропал](#) с радаров спустя 13 минут после вылета из аэропорта Джакарты утром 29 октября. Позже стало известно, что он рухнул [в море](#) в районе западного побережья острова Ява.

То есть, пилоты LionAir что-то заметили и предприняли попытку вернуться?

На подготовительном этапе организации заказной авиакатастрофы, за один-два рейса до намеченной даты, как правило, в управлении самолетом происходят «незначительные неполадки» в целях проверки «приговоренного» воздушного судна на предмет внешней управляемости. Повторяемость аналогичных «неполадок» из катастрофы в катастрофу дает нам повод говорить об умышленном характере преступления.

Есть еще одно обстоятельство, которое тоже косвенно указывает, что катастрофа была запланирована, - это внезапная замена воздушного судна. Если руководство авиакомпании «в теме» подготовки грядущей авиакатастрофы (представьте, бывает и такое!), то новый самолет «внезапно», перед самым вылетом меняют на более старый, выработавший свой ресурс, - владельцы предпочитают угробить тот борт, который «не жалко».

Если в заказной авиакатастрофе замазаны владельцы или высший менеджмент авиакомпании, - это осложняет расследование, которое и так первым делом отмечает версию предумышленного преступления. В качестве отмазки от назойливых родственников сойдёт и версия с «сумасшедшим пилотом» который «один всех угробил», как в случае катастрофы Germanwings в Альпах в 2015 году.

https://pikabu.ru/story/katastrofa_a320_kompanii_germanwings__krupneyshee_massovoe_ubiystvo_v_istorii_4788239

[Катастрофа A320 компании Germanwings – крупнейшее массовое убийство в истории](#)

Итак, по последним данным катастрофа борта 4U9525 компании Germanwings, дочерней авиакомпании Lufthansa является, по всей видимости, крупнейшим массовым убийством в истории. Даже одному из крупнейших массовых убийц – Андреасу Брейвику не удалось угробить такое количество людей за один раз. 150 человек погибло в этой катастрофе, из них 6 – члены экипажа. И убил их всех один из членов этого самого экипажа – 27-летний второй пилот, тезка Брейвика, Андреас Любитц. Фейсбук-фото не самого высокого качества этого лысоватого подонка на фоне знаменитого моста Golden Gate опубликовали все крупнейшие новостные агентства мира.

«Кратковременные незначительные неполадки» устраняются экипажем в полете «путем исполнения стандартных команд» и никогда не являются основанием для возбуждения уголовного дела. По мне, так экипаж после возникновения необъяснимых неполадок в управлении воздушным судном должен требовать возбуждения уголовного дела, но такие случаи не известны.

Авиакатастрофы превратились в самый удобный способ устранения неугодных политиков или бизнес-конкурентов. Если катастрофа организована над океаном, жертвы с гарантией мертвы, и уже ничего никому не расскажут, если самолет уничтожен над материковой частью, то в большинстве случаев — тоже. В случае перехвата управления, мастерство пилотов не играет никакой роли, а родственникам жертв заткнут рты выплатой щедрых компенсаций за счет авиаперевозчика, страховой компании и правительства.



<http://avia.pro/news/opublikovany-kadry-snyatye-za-minuty-do-krusheniya-indoneziyskogo-boeing-737>

Несмотря на тот факт, что обстоятельства авиакатастрофы пассажирского лайнера Boeing 737-800 перевозчика «Lion Air» до сих пор остаются неизвестным, а по официальному заявлению пресс-службы штаба руководящего поисково-спасательной операцией, никто из находившихся на борту самолёта не выжил, специалистам удалось обнаружить последние фотографии и видеозаписи сделанные пассажирами рокового рейса.

Большая часть фотографий и видеозаписей была сделана ещё до момента взлёта, однако как утверждают индонезийские СМИ, часть из них была извлечена из мобильных устройств обнаруженных на месте крушения.

На представленной видеозаписи можно увидеть, что пассажиры до последнего надеялись на счастливый исход, однако, по неизвестным причинам, пассажирский авиалайнер так и не смог развернуться и вернуться в Международный аэропорт Джакарты.

Мысль о заказном характере авиакатастрофы посетила не одну меня:

<https://russian.rt.com/world/news/568561-avstraliya-indoneziya-samolyot>

В Австралии рекомендовали чиновникам не пользоваться услугами индонезийской Lion Air

Австралийским чиновникам рекомендовали временно не пользоваться услугами авиакомпании Lion Air после крушения самолёта в Индонезии.

Об этом сообщается на сайте Министерства иностранных дел и торговли Австралии в разделе Smart Traveller, специализирующемся на безопасности туристов.

«В связи с катастрофой самолёта авиалиний Lion Air 29 октября 2018 года сотрудники правительства Австралии и работающие на контрактной основе получили указание не пользоваться услугами данной авиакомпания», — говорится в тексте.

Indonesia: Following the fatal crash of a [#LionAirplane](#) on 29 October 2018, Australian government officials & contractors have been instructed not to fly on Lion Air. This decision will be reviewed when the findings of the crash investigation are clear. <https://t.co/bYLVnkkXV5>

— Smartraveller (@Smartraveller) 29 октября 2018 г.

Отмечается, что указанное решение будет пересмотрено после завершения расследования причин ЧП.

У австралийцев, поверьте, есть основания подозревать преднамеренный характер катастрофы, ведь именно Великобритания заинтересована в проверке индонезийских финансов...

Первые выводы из предварительных результатов расследования, - эта катастрофа не будет исключением среди множества других, - не поймут даже исполнителей, не говоря уже о заказчиках. Во второй части я хочу поговорить о тех, кто не заинтересован в проведении проверки силами Всемирного банка...

Сайт ПРАВОСУДИЯ.НЕТ: <http://pravosudija.net/article/finansovye-tayny-na-grani-razoblacheniya>

Финансовые тайны на грани разоблачения. Часть II

Источник: <http://pravosudija.net/article/finansovye-tayny-na-grani-razoblacheniya-chast-ii>

Аудитор — опасная профессия



*У продавщицы Клавдии никогда не было сдачи...
так она заработала свой первый миллион...(анекдот)
У попа сдачи не бывает...
(пословица)*

В авиакатастрофе погибли люди, вина которых лишь в том, что они не интересовались международной обстановкой и не знали своих попутчиков в лицо. Раньше, когда международные финансисты летали бизнес-джетами, - то тогда бизнес-джеты бились, а бились они часто, авиакатастрофы не вызвали широкого общественного резонанса. Гибель при странных обстоятельствах очередного банкира вызвала в обществе реакцию вежливого сочувствия, которую можно было бы выразить устойчивым словосочетанием «богатые тоже плачут». (кто помнит, был в стародавние времена популярный сериал с таким названием).

Потом в руководстве Всемирного Банка (WB) сообразили, что гибель гражданского воздушного судна вызывает большой общественный резонанс, сменили тактику и пересадили своих сотрудников на регулярные рейсы. Выживаемость сотрудников повысилась, чего не скажешь о рядовых пассажирах. (Правда, 29 октября купить 20 билетов на 2 или 20 разных рейсов из Джакарты они не догадались, или кого-то из сотрудников отправить морем, а кого-то — воздушным транспортом. Руководству WB было стыдно признаться, что они верят в теорию заговора? Ну, тогда за стеснительность — получите 20 погибших и возможное отсутствие результатов и актов финансовой проверки.)

Как можно отрицать теорию заговора после «показательного» убийства на американской военной базе в Корее руководителя Учетной группы Мирового Банка Лил Ли Джуну вместе с женой? Беспардонность преступников можно объяснить только бездействием

властей: никто и никогда должным образом не расследует криминальную версию авиакатастрофы.

Что я могу посоветовать рядовым пассажирам? Увидели в соседнем кресле финансиста из учетной группы Мирового Банка, - бегите прочь из самолета. И не стесняйтесь. Как минимум до конца 2021 года, когда закончится время на аудит и учет итогов Трестов НМП и Глобал/Траста, опасная обстановка сохранится. Аудиторы WB пусть поездами едут, или парходами плывут, хотя и там — без гарантий.

Теперь хочу поговорить о возможных заказчиках, потому добавлю еще немного конспирологии, без которой, этом деле — никак.

Итак, авиакатастрофа — заказная. Название аэропорта, откуда за 13 минут до катастрофы вылетел самолет, для конспирологической версии имеет важное значение.

<https://ru.wikipedia.org/wiki/Сукарно-Хатта>

Международный аэропорт Сукарно Хатта([индон.](#)*Bandar Udara Internasional Soekarno–Hatta*, [англ.](#) *Soekarno-Hatta International Airport*) — аэропорт, расположенный в городе [Тангеранге](#)(провинция [Бантен](#)[Индонезии](#)). Код IATA — CGK происходит от второго названия аэропорта Cengkareng (название района Ченгкарэнг на северо-западе Джакарты), часто употребляемого местными жителями. Название Сукарно — Хатта в честь первого президента Индонезии [Ахмеда Сукарно](#) и первого вице-президента [Мухамеда Хатта](#).

<https://ru.wikipedia.org/wiki/Сукарно>

Сукáрно([индон.](#)*Sukarno*, согласно правилам индонезийского языка, действовавшим до 1972 года — [индон.](#)*Soekarno*; [6 июня 1901](#) — [21 июня 1970](#)) — президент [Индонезии](#) в [1945](#)—[1967 годах](#), [национальный герой Индонезии](#). Один из основателей [Национальной партии Индонезии](#), считается одним из основоположников индонезийского национализма. Известен под прозвищем *товарищ Карно* ([индон.](#)*Bung Karno*).

Тут-то самое время уточнить, что в самолете делали сразу 20 чиновников Минфина Индонезии, да еще (по совместительству?) работавших на WB? Ответ очевиден, - направлялись в/из служебную командировку... Получив задание от руководства, проверить, что за странности происходят с трестом Сукарно в последнее время...

Есть в мире несколько стран, за политической и экономической обстановкой в которых следует наблюдать всем специалистам в области финансов и конспирологам. Я уже неоднократно писала про роль Ирана в создании и поддержании мировой финансовой системы в том виде, в котором мы к ней привыкли. Про подписание СССР треста НМП по результатам второй мировой войны в Тегеране в 1943 году и про его закрытие 24.12.2016 г., и про подведение итогов по тресту НМП и Глобальному Тресту 1302 года в наши дни. Индонезия — одна из стран-участников треста НМП: трест Сукарно — дополнительная часть треста Маркоса, трест Маркоса — дополнительная часть треста НМП. Кроме того, И Маркос и Сукарно в годы своего правления отвечали за сохранность всего мирового золота, так как в рамках Глобального Треста оно было специально собрано и документально выведено и эти Тресты. А после вступления в силу 31.10.2006 г.

«Тестамент/Завещательной Воли» R.Gravett, как конечного бенефицианта Глобального Треста 1302 г. и Треста НМП 1943 г., и заявления СССР 15 августа 1971 г. (о признании мирового

золота собственностью СССР) все это стало наследием и собственностью СССР и его граждан (85%) и Елизаветы II (15% как душеприказчика, о чем у британцев есть отдельный закон).

Итак, в связи с широко разрекламированной иезуитами кампанией по «прощению долгов всему человечеству», в поле зрения международных аудиторов попал швейцарский фонд:

<http://swissindo.news/>

<http://swissindo.news/download-and-print-your-m1-voucher-and-dblc/>

С удивлением узнав, что Римом объявлен «аттракцион неслыханной щедрости» на базе активов Сукарно, а также, отклоняя бесконечные попытки по зачислению средств на счета «посредников», которым оказались представители индонезийских властей, Мировой Банк, (как учетный орган всех «положительных» активов, капитала и средств, (МВФ учитывает отрицательное, - долги и обязательства, это такое сатанинское ноу-хау, изобретенное католическими монахами <https://habr.com/post/179885/>) заинтересовался: «за чей счет этот банкет?» На какие такие средства государство-банкрот Ватикан и иезуиты как его исполнительный финансовый орган, планирует оплатить счастье всего человечества, не имея на это никакого права? Откуда «появились» законные права и титулы у Ватикана на распоряжение средствами траста Сукарно?

По ходу дела выяснилось, что не один только Ватикан планирует нажиться на украденных у Э.Сено бумагах (Д-р Сено —член семьи и законный распорядитель траста Сукарно)

Известная часть истории «золота Сукарно» рассказана в книге В. Ю. Катасонова «Золотой лохотрон»:

(<https://econ.wikireading.ru/27390>)

После Второй мировой войны держатели[исторических ценных] бумаг и реальные владельцы-[распорядители «исторического» золота] – богатейшие семейства Азии – вошли в Ассоциацию доверителей, известную в настоящее время как Amanah, или Мандаты. Возглавил эту Ассоциацию тогдашний президент Индонезии Сукарно. «Партизаны» утверждают, что ООН в 1948 году якобы даже приняла специальную резолюцию (MISA 81704), которая официально узаконивала полномочия Сукарно.)

Д-р Сено упоминается в книге Дэвида Уилкока «Финансовая тирания»:

<http://divinecosmos.e-puzzle.ru/Article93.htm>

НК: Они не могут отрицать тот факт, что д-р Сено является наследником Траста, это констатируется в документах и даже отчетах UBS, но не дали Индонезии ни цента. Они пытались обмануть д-ра Э. Сено и *Траст Сукарно*, обратившись напрямую к индонезийскому правительству в надежде найти способ устранить нужду в *Трасте*. Задача оказалась не выполнимой. Недавно в Индонезии побывала семья Дюпонов из Монреаля и несколько могущественных людей. Они пытались убедить Сухарто передать им Коды, но ничего не получили. Д-р Сено обратился к нам потому, что мы очень настойчивы в возвращении того, что принадлежит DragonFamily.

А «невидимая» часть новейшей истории всемирного ограбления состоит в том, что Э. Сено, кстати, полковник ВМФ СССР, живший и учившийся в СССР, в январе 2018 умер (говорят, был отравлен), а некоторые его бумаги похищены и разделены между некоторыми офицерами спецслужб РФ и иезуитами. Теперь эти бумаги обе стороны пытаются поскорее легализовать, одни — через новый Траст (иезуиты пытаются запустить тайно учрежденный в 2017 г. Траст «Межиморье»), другие — через банк МБЭС (бывший банка СЭВ) и фейковое казначейство при СЭВ пытаются запустить незаконную глобальную эмиссию «золотого переводного рубля казначейства СЭВ» и токена на его базе (см. следующую статью). Легализация пока не увенчалась успехом, однако, группы лиц, заинтересованных в смерти контролеров международного банка давно известны «в узких кругах».

Суммы украденного у Э. Сено разнятся, по одним данным, речь идет от 3-х тыс. тонн и до 2.5 млн. тонн золота и плюс другие бумаги (золота в учетах и так называемого «исторического золота» в разы больше, чем банковского/биржевого золота, находящегося в открытом обороте.) Часть или все эти права сомнительного происхождения теперь стороны пробуют внести в создание нового «псевдо казначейства при СЭВ», обманывая при этом друг-друга, о чем, тоже, всем кому надо, известно.

Говорят, с начала попробовали другой сценарий, уговорить Трампа на личной встрече в Хельсинки внести эти средства как актив бенефициаров в соглашения Хилтон Грин (<https://econ.wikireading.ru/27390>), но ему Елизавета II запретила участвовать в этой финансовой афере по расхищению прав и активов её и СССР. <http://pravosudija.net/article/tramp-proshyol-instruktazh-pered-helsinki><http://pravosudija.net/article/sudbonosnaya-vstrecha-putina-i-trampa-proshla-bez-neozhidannostey><http://pravosudija.net/article/posleslovie-k-sammitu-putin-tramp>

Так что, и иезуиты и «наши» генералы, прикрывают каждый свой проект, а в гибели международных аудиторов были одинаково заинтересованы обе стороны.

И еще пара слов об авиакатастрофе. Связи иезуитов с исламистами разной степени упоротости давно ни для кого не секрет. И я уже написала о том, что руководство или высший менеджмент авиакомпаний могут быть «в теме» при проведении заказной авиакатастрофы, чтобы подстраховать исполнителей и проследить за ходом расследования, дабы избежать обнародования опасных для организаторов и заказчиков подробностей.

Долго искала в русскоязычной прессе фамилию владельца авиакомпании Lion Air, еле нашла: Рушди Кирана. Вот даже статья в Ведомостях от 2015 года была:

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2015/09/03/607316-teper-mogu-podslushat-nemalo-sekretov>

«Теперь я могу подслушать немало секретов»

Как выходец из бедной семьи Рушди Кирана создал крупный бизнес в Индонезии и зачем он пошел в политику

В обветшалой высотке в районе Джакарты, больше известном своими ночными клубами, нежели штаб-квартирами корпораций, находится офис одного из самых влиятельных и

непредсказуемых миллиардеров Индонезии. Из кабинета на верхнем этаже Рушди Кирана правит бюджетным авиаперевозчиком Lion Air – злейшим конкурентом крупнейшего регионального лоукостера AirAsia. Несколько лет назад Кирана решил выйти за пределы Индонезии, начать полеты в Таиланд и Малайзию и основал еще одну компанию с полным набором услуг – Batik Air (обе компании входят в Lion Group, см. справку). Сейчас у Lion и Batik Air около 200 самолетов и подписаны контракты еще на 500. Они перевозят 40 млн пассажиров в год и контролируют почти половину внутреннего авиационного рынка.

Кирана внезапно возникает на пороге кабинета с сигаретой в руке, в поношенных джинсах, майке навыпуск и лоферах на босу ногу. «Это моя новая визитная карточка», – говорит он с широкой ухмылкой. Можно подумать, что это шутка про внешний вид – отвязный стиль миллиардера, который настолько богат, что уже не обязан носить костюмы, а может ходить, в чем хочет. Но нет. Новая визитная карточка действительно есть. И на ней написано не «генеральный директор Lion Air», а «советник по экономике» избранного в прошлом году президента Индонезии Джоко Видодо. Эту должность он занимает с января. Похоже, этот статус и забавляет Кирана, и возвышает его в собственных глазах. «Теперь я могу свободно встречаться с первым лицом [страны] и министрами и подслушать немало секретов», – продолжает балагурить Кирана.

«Людей шокировало, что я присоединился к мусульманам»

И, конечно, Кирана гордится своим новым статусом советника президента – к этой позиции в обществе и политике он пришел из самых низов общества, для Индонезии это редчайший случай.

Большинство представителей крупного бизнеса и политической элиты страны достигли высот по праву рождения. Их отцы были магнатами, высокопоставленными чиновниками или военными. 52-летний Кирана вырос в нищете. [Бесплатные христианские школы по всей Азии исключительно иезуитские, православных почти нет. Если этот выдающийся политик из очень бедной семьи, но при этом читать-писать умеет, то образование он должен был получить у иезуитов. — Т. В.] Не оканчивал университетов. Первые деньги принесла работа коммивояжером производителя печатных машинок Brother. В итоге Кирана выстроил одну из самых быстрорастущих в мире авиакомпаний.

В прошлом году он присоединился к считанной горстке этнических китайцев – граждан Индонезии, которые смогли войти в высокие политические круги. Кирана, который относится к 13% немусульманского населения страны, сделал это весьма необычным, если не сказать циничным, образом. Он вступил в ряды мусульманской Партии национального пробуждения, сразу став заместителем председателя партии. «Я богат, поэтому могу вступать в любые партии. Людей шокировало, что я, китаец-христианин, присоединился к мусульманам, – объясняет он. – Я хотел продемонстрировать моей стране, что нам, меньшинству, не нужно требовать признания. Это нам нужно признать большинство». [Т. В. - Партия на момент вступления в нее Р. Кирана не пользовалась успехом (тут про хождение Кирана в политику статья на англ: <http://www.newmandala.org/the-lion-of-pkb-rusdi-kirana/>) и кто-то, видимо решил поддержать ее финансированием... «Разнарядка» на вступление в партию Р. Кирана, вероятно, была вызвана этими причинами. И не следует забывать, что мировая закулиса всегда поддерживает радикальные политические течения,

а в Индонезии на тот момент явно наблюдалась нехватка радикального исламизма, так что, видимо, иезуиты решили «подогреть» обстановку.]

...Первым самостоятельным бизнесом стало туристическое агентство, учрежденное Кираной и его братом. А в 1999 г. – у братьев было \$900 000 и взятый в лизинг Boeing 737 – была создана Lion. [Самое трудное для бизнесмена из бедной семьи — объяснить, где он заработал свой первый миллион.- Т. В.] Брат до сих пор в числе совладельцев авиакомпании (см. справку), но развитием бизнеса и управлением им занимался и занимается именно Рушди.

...«Если будет нужно, президент займется этим вопросом»

Но шутки заканчиваются, когда он говорит о покупке 5500 га земли неподалеку от Джакарты для строительства собственного аэропорта. Старый аэропорт «Сукарно-Хатта» работает на пределе сил, и Кирана говорит, что, даже несмотря на то что инфраструктурные проекты в Индонезии всегда идут с трудом, действующие аэропорты противятся строительству нового, а получить государственное разрешение очень непросто, проект можно завершить за пять лет.

«Индонезийский рынок огромен, но у нас не хватает аэропортовых мощностей, – отмечает он. – Конечно, будут задержки из-за бюрократии, но я думаю, что президент займется этим вопросом, если у нас возникнут сложности с получением лицензий. Именно поэтому я и купил землю». [Земли под аэропорт прикупил, рассчитывает получить разрешение на строительство, вот и маленький гешефт от хождения в политику — Т. В.]

...Иногда его спрашивают, как человек с таким скромным стартовым капиталом смог создать такой большой бизнес, намекая, что за ним могут стоять влиятельные и состоятельные партнеры-инвесторы, которых он не раскрывает. Он отвечает на такие намеки иронией: «Когда вы растете очень быстро, люди не верят в возможность этого. Но я уже как-то отвечал на такой вопрос парламентариев: я и рубашку-то не могу отмыть, думаете, с «отмыть деньги» у меня получилось бы?» [Какая связь? Отмыть достаточно денег можно нанять человека, который отмоет твои рубашки, но не наоборот. - Т. В.] 25.08.2015, авторы Татьяна Бочкарева и Антон Осипов

Конспирологическая версия говорит о том, что организаторы так сильно торопились перебить всех контролеров одним ударом, что для организации авиакатастрофы не побоялись использовать авиакомпанию своего человека. Т. е., организаторы убийства уверены, что все расследование сведется только к поиску неполадок в самолете или ошибок экипажа. Подождем результатов.

P. S. Чуть не забыла! Как в WB узнали, что средства по трасту Сукарно кто-то прихватизировал? Да все просто: индонезийские чиновники сами к ним обратились! Искали, где затерялся обещанный иезуитами профит... Не знают индонезийцы русских пословиц.

Тэги:

[Всемирный банк](#)

[авиакатастрофа](#)

[Индонезия](#)

[Ватикан](#)

[золото](#)

[Э. Сено](#)

[R. Gravett](#)

[активы СССР](#)

[Рушди Кирана](#)

[Lion Air](#)

[Иезуиты](#)

[Проект Межиморье](#)

31 октября, 2018 - 11:39

Сайт ПРАВОСУДИЯ.НЕТ: <http://pravosudija.net/article/finansovye-tayny-na-grani-razoblacheniya-chast-ii>