

## **«Израильский след» в инциденте с крушением турецкого военно-транспортного самолета С-130**

**Комментарий Центра АРВАК, 25.04.2026**

*Аннотация*

*АРВАК анализирует обстоятельства и последствия катастрофы военно-транспортного самолета Lockheed C-130 Hercules ВВС Турции, произошедшей в воздушном пространстве Грузии в ноябре 2025 года. Рассматриваются противоречия между официальным отчетом Министерства национальной обороны Турции и альтернативными версиями, циркулирующими в экспертной среде и медиапространстве. Анализируются различные гипотезы, в том числе версия о «технологической диверсии» израильских спецслужб, направленной на уничтожение секретного груза и устранение высокопоставленного военного командования. Особое внимание уделяется политическим рискам, которые могли вынудить Анкару скрывать истинные причины инцидента ради сохранения региональных союзов и избежания прямого военного столкновения с Тель-Авивом.*

**Ключевые слова:** *ВВС Турции, Lockheed C-130 Hercules, Азербайджан, Грузия, Израиль, авиакатастрофа, технологическая диверсия, Илькер Айкут, МНО Турции, региональная безопасность.*

### **1. Обстоятельства инцидента и официальная позиция следствия**

09.04.2026 Министерство национальной обороны Турции (МНО) опубликовало предварительные данные расследования в связи с крушением военно-транспортного самолета *Lockheed C-130 Hercules* турецких ВВС в воздушном пространстве Грузии 11.11.2025. Согласно отчету МНО, расследование велось Анкарской республиканской генеральной прокуратурой, а криминалистическую экспертизу проводили структуры жандармерии Турции. Помимо указанных органов, в процессе расследования принимали участие и другие профильные структуры безопасности страны, учитывая не только военный, но и политический контекст катастрофы.

Военно-транспортный борт с серийным номером 68-1609 возвращался в Турцию из Азербайджана, где турецкие военные, по официальной версии, 08.11.2025 участвовали в т. н. «*Параде победы*» в Баку. 11 ноября самолет вылетел из Гянджи в направлении Грузии, однако спустя несколько минут после входа в грузинское воздушное пространство потерпел крушение на территории муниципалитета Сигнахи, в 5 км от азербайджано-грузинской границы.

Как впоследствии заявили грузинские власти, самолет не подавал сигналов бедствия и исчез с радаров практически сразу после того, как пересек воздушное пространство республики. К 17:00 грузинские поисковики-спасатели и другие профильные службы уже были на месте катастрофы, однако по настоятельному требованию турецкой стороны они не приблизились к обломкам самолета и обязались экстренно изолировать обширную зону вокруг обнаруженных фрагментов военно-транспортного самолета. Спустя несколько часов в Грузию прибыли несколько сотен военных и экспертов из Турции; также были доставлены разведывательные беспилотники, с помощью которых представители МО этой страны вели мониторинг всей округи.

### **2. Фактор генерала Айкута и конспирация данных**

Через день после крушения самолета власти Турции опубликовали имена 20

военнослужащих, ставших жертвами катастрофы. Список включал членов летного экипажа, а также младших офицеров и прапорщиков военно-авиационной инженерной службы. Однако в СМИ быстро просочилась информация о том, что на борту самолета находился начальник Штаба ВВС Турции генерал Илькер Айкут. В опубликованном официальном списке погибших он был указан как прапорщик технической службы ВВС. Показательно, что турецкие власти в первые дни после катастрофы старательно опровергали эту информацию, утверждая, что речь идет о полном тезке генерала – простом прапорщике, выходце из семьи фермеров из провинции Текирдаг.

Несмотря на то что практика подобного конспирирования данных о деятельности и передвижении высших должностных чинов в армии – явление достаточно распространенное, история с погибшим генералом ВВС способствовала появлению в турецкой общественно-политической среде версии об атаке на самолет.

### **3. Анализ технических версий МНО Турции**

Уже по итогам первых ноябрьских экспертиз турецкие власти стали настойчиво опровергать версии о теракте либо воздушной атаке на самолет – как предумышленной, так и совершенной по неосторожности. Согласно турецким экспертам, на момент катастрофы никаких военных учений в регионе не проводилось, а на маршруте самолета не были зафиксированы полеты ракет или беспилотных летательных аппаратов. Обломки самолета не имели повреждений, характерных для внешнего воздействия, либо признаков детонации заложенного внутри аппарата взрывного устройства. Также представители МНО Турции опровергли активно распространявшиеся слухи о том, что самолет был «старым» или «обслуживался ненадлежащим образом». По заверениям официальных представителей ВВС Турции, потерпевший крушение самолет американского производства находился в хорошем состоянии и модернизировался на отечественных предприятиях, а признаков коррозии в конструкции фюзеляжа и неисправностей в двигателях замечено не было.

Турецкие военные постарались представить ситуацию таким образом, чтобы общественность зафиксировала следующую формулу: самолет не был новым, однако не исчерпал ресурс эксплуатации, и показатели его рабочего состояния объективно находились в норме. Следовательно, Министерство национальной обороны не может быть привлечено к ответственности за неисправности технического характера, не поддающиеся заведомому определению и прогнозированию даже с использованием всех имеющихся современных средств диагностики.

В качестве подтверждения данной позиции приводился пример того, что самолеты этой самой распространенной в мире модификации военно-транспортных машин с начала их производства потерпели более 300 крушений по разным техническим либо антропогенным причинам. По утверждению турецкой стороны, это является объективной реальностью, свидетельствующей о том, что предвидеть и предотвратить катастрофу турецкого *C-130* было невозможно по определению. Однако, вместе с тем, турецкие военные и эксперты в области авиации так и не смогли четко дать ответ на вопрос о том, по причине какой конкретной неисправности потерпел катастрофу военно-транспортный борт.

За месяцы работы ими было озвучено несколько версий. К примеру, на ранних этапах расследования эксперты сообщали, что наиболее вероятной версией следует считать

«выход детали шасси из паза», что якобы привело к повреждению и фюзеляжа, и хвоста прямо в воздухе. Также была запущена в оборот гипотеза о неправильном креплении некоего тяжелого груза в транспортном отсеке самолета, из-за смещения которого во время виража борт впал в крен. Однако в представленном отчете МНО от 09.04.2026 в качестве наиболее вероятной была опубликована версия об *«отрыве наполненного углекислым газом спасательного плота, уложенного на крыло, от его защитного кожуха»*. Согласно документу, деталь одновременно повредила фюзеляж и хвост, что стало причиной мгновенного разрушения самолета в воздухе.

#### **4. Критические нестыковки и вопрос «секретного груза»**

Объективно, каждая из озвученных версий имеет право претендовать на достоверность. Однако ряд нестыковок и косвенных фактов дает основание определенным политическим кругам и турецкой общественности скептически относиться к официальным отчетам турецких властей и профильных органов. Внимание скептиков привлекло прежде всего то обстоятельство, что связь с экипажем самолета была прервана практически сразу после загадочного инцидента в воздухе. Между тем подобное происходит в случае взрыва на борту, тогда как после механического повреждения корпуса самолет некоторое время планирует, и в данном случае, если версия МНО состоятельна, пилоты могли бы успеть передать информацию о произошедшем.

Вместе с тем скептики не доверяют данным о настоящем количестве военных на борту *C-130* и задаются вопросом, почему начальник Штаба ВВС генерал Илькер Айкут должен был возвращаться на родину обычным военно-транспортным самолетом в составе низшего звена военных специалистов, при этом зарегистрировавшись в бортовом журнале как простой прапорщик. Также вызывает вопросы утечка информации о некоем секретном грузе, который борт перевозил в Турцию из Азербайджана. По мнению скептиков, само присутствие генерала на борту свидетельствует о том, что значимость загадочного груза действительно была настолько высока для турецких военных, что начальник штаба ВВС вызвался взять под личную ответственность его безопасную транспортировку. С этим же грузом скептики связывают и то обстоятельство, что сразу после катастрофы турецкие власти потребовали от своих грузинских коллег экстренно оцепить обширную зону падения обломков и не производить никаких работ до прибытия на место турецких специалистов.

Впоследствии МНО Турции подтвердило, что в грузовом отсеке *C-130* действительно находилась большая партия *«запчастей для турецкой военной авиации»*. Это признание, в свою очередь, породило еще больше подозрений в турецком обществе, поскольку там не увидели логики во ввозе запчастей для турецкой авиации натовского образца через азербайджанскую территорию. Другим поводом для сомнения относительно официальной версии о технической неполадке стал факт того, что *Lockheed C-130* ВВС Турции потерпел крушение сразу же после вылета из воздушного пространства Азербайджана. Если речь действительно идет о технической неполадке, то априори она могла проявиться, скорее всего, либо во время взлета, либо во время посадки самолета – то есть в условиях испытываемой воздушным судном предельной аэродинамической нагрузки. Но *«неполадка»* и разрушение самолета произошли после того, как он преодолел около 90-100 км с момента вылета, уже встроился в свой эшелон и шел без

очевидных признаков экстремальных перегрузок. Следовательно, по мнению эксперта, предельная близость к грузино-азербайджанской границе не могла быть чистой случайностью.

### **5. Геополитические версии и «израильский след»**

Эти и масса других факторов и нестыковок породили много версий относительно предумышленной атаки на самолет со стороны внешних сил. В турецком (и не только) медиапространстве появились даже версии об армянском и российском «следе». Однако их авторство принадлежало главным образом азербайджанским комментаторам и аналитикам. В обоих случаях в качестве одного из главных доводов приводилась якобы близость места инцидента к армянским и российским границам, а в качестве причин атаки Москвы либо Еревана указывалось их желание вбить клин в «братские турецко-азербайджанские отношения». Из Баку даже прозвучала версия о том, что атака по турецкому военно-транспортному борту зенитной ракетой либо беспилотником могла быть осуществлена с территории 102-й российской базы в Гюмри.

Однако экспертные и журналистские круги Турции, а также политизированная часть общественности достаточно прохладно отнеслись к откровенно пропагандистским азербайджанским тезисам. Вместо этого широкое распространение в стране получил конспирологический конструкт, предполагающий прямую причастность к катастрофе самолета израильских спецслужб. По мнению его сторонников, в эту версию безупречно вписываются все кажущиеся на первый взгляд противоречивыми подробности случившегося и, что самое главное, в ней присутствует «убедительный» мотив.

Речь идет о сильной конкуренции Тель-Авива и Анкары за влияние на Баку и о якобы попытках израильтян поссорить между собой Турцию и Азербайджан. Рассуждения на тему «израильского следа» сразу же попали на плодородную почву беспрецедентных антисемитских и антиссионистских настроений в Турции, которые на протяжении последних лет последовательно генерировали сами же турецкие власти. Поэтому их попытки с первых дней расследования катастрофы донести до общества факт того, что произошедшее в небе над азербайджано-грузинской границей не было результатом внешнего вмешательства, не увенчались успехом. Радикализированное на фоне событий в Газе и Сирии турецкое общество и определенные круги в элитах страны лишь усиливали резонанс нарратива об «израильском следе».

Такие авторитетные турецкие издания, как *Hürriyet* и *Vatan*, не дожидаясь первых официальных отчетов о причинах катастрофы *C-130*, выразили мнение, что случившееся было результатом диверсии, и недвусмысленно давали понять, что, скорее всего, она была организована израильтянами. На страницах и в эфире многих турецких медиа наблюдались схожие оценки, тогда как подогреваемое этими слухами общество откровенно не хотело воспринимать иные версии случившегося.

В Турции получил широкое распространение тезис о том, что случившееся полностью вписывается в характер и методику действий израильских спецслужб, использующих инновационные способы диверсий и взрывов посредством интернет-коммуникаций, спутниковых сигналов, радиочастот и т. д. Активно обсуждался нарратив о том, что инцидент в грузинском небе стал продолжением израильских «технологических

*диверсий»* с пейджером и планшетом против «Хезболлы», точечных ударов в Тегеране по руководству «ХАМАС» с использованием радиопеленгации и загадочного крушения вертолета президента Ирана Ибрахима Раиси, которое в Турции также уверенно связывают с действиями израильских спецслужб.

Что касается последнего, то турецкое общество стало активно искать аналогии между авиакатастрофами с участием иранского вертолета и турецкого самолета, склоняясь к заключению, что в обоих случаях просматривается один и тот же почерк внешнего воздействия. И самым негативным для турецких властей следствием проводимых обществом подобных параллелей стало частое упоминание Азербайджана в контексте площадки, которую использует Израиль для своих *«авиадиверсий»*. И потерпевший крушение иранский президентский вертолет, и удостоившийся той же судьбы турецкий военно-транспортный борт с генералом Айкутом на борту взлетели с территории Азербайджана и исчезли с радаров всего в считанных километрах от азербайджанской границы.

## **6. Риски для Анкары и стратегия сокрытия истины**

Возможно, именно это обстоятельство ограничивает власти Турции и связывает им руки в деле более объективного и прозрачного информирования своих граждан насчет инцидента с загадочным крушением самолета. Если самолет действительно был взорван израильтянами, то признание этого факта Турцией способно бросить тень на *«братские отношения»* Анкары и Баку. Поскольку Азербайджан даже в случае отсутствия доказательств причастности будет считаться непроизвольным соучастником диверсионного акта – стороной, которая фактически предоставляет территорию и ресурсы для враждебных действий Израиля против союзной Баку Анкары. Турецкие власти не могут в глазах своих граждан поставить под вопрос отношения с Азербайджаном и тем самым признать, что они проиграли Тель-Авиву в конкуренции за влияние на Баку.

Кроме прочего, объективное освещение инцидента (если предположить, что турецкие власти скрывают истину и *«израильский след»* – действительно реальность) связано и с другими рисками. Речь, в частности, может идти о том же *«тайном грузе»*, который перевозил турецкий самолет. Определить, что он из себя представлял – невозможно, однако не исключено, что борт вывозил некие образцы военно-технологических новшеств Израиля, переданных Тель-Авивом Баку на условиях закрытия доступа к ним третьей стороны. Не исключено, что в свете нарастающей конфронтации между Турцией и Израилем и прогнозов о неминуемой военной эскалации турецкие военные сочли необходимым ознакомиться с образцами новейшего израильского вооружения и достигли договоренности с Баку по их вывозу в Турцию. В таком случае гипотетическая атака израильтян на самолет имела целью сорвать турецкие планы. Но все стороны при этом стараются замаять истинные мотивы произошедшего, чтобы избежать громкого скандала в треугольнике сложных взаимоотношений Турция–Азербайджан–Израиль, внутри которого все вопросы традиционно решаются без огласки.

Наконец, самой главной причиной нежелания турецких властей подыгрывать версии об *«израильском следе»* или, тем более, оглашать факты об израильской атаке (если она действительно имела место) следует считать тактику обхода ситуации,



способной спровоцировать военное столкновение с Тель-Авивом. На фоне беспрецедентно высокого градуса антиизраильских настроений в Турции и накала конфронтационной риторики между Р. Эрдоганом и Б. Нетаньяху инцидент с «уничтоженным» самолетом *C-130* по всем канонам должен был стать *casus belli* и триггером начала войны, к которой Анкара, по крайней мере на данный момент, не готова. Крайняя осторожность в публичной риторике турецкого президента по поводу крушения самолета наглядно демонстрирует, что популистские антиизраильские выпады Эрдогана не отражают реальные возможности и степень уверенности Турции в своих силах в контексте возможной конфронтации с еврейским государством.

### **Резюме**

Спустя 5 месяцев турецким властям в определенной степени удалось деактивировать политическую подоплеку ноябрьского инцидента с крушением военно-транспортного самолета. В последнее время катастрофа на турецких медийных площадках практически не упоминалась в контексте сложных взаимоотношений между Турцией и Израилем, однако ситуацию вновь обострил известный своими скандальными высказываниями председатель «Партии Родины» (Vatan Partisi) Догу Перинчек, который прямо заявил 01.04.2026 в интервью газете *Vatan*, что катастрофу военно-транспортного самолета ВВС Турции организовал Израиль, и что в результате трагедии погибли не 20, как заявляют правительственные органы, а 34 военнослужащих. Судя по информации из открытых источников, нельзя однозначно заключить, был ли опубликованный 09.04.2026 отчет МНО Турции плановым или же он стал экстренным ответом на заявление Д. Перинчека, призванным снизить новую волну общественного возмущения. Не исключено также, что сам Перинчек, заведомо зная о сомнительных тезисах в содержании официального документа, тем самым призвал турецкое общество не дать себя обмануть. В любом случае взаимосвязь очевидна, и она свидетельствует о том, что тема резонансного инцидента 11.11.2025 в грузинском воздушном пространстве остается открытой.