

**МАКСИМ МАРАЕВ, СЕРГЕЙ  
СТУПИШИН**

**ХРОНИКИ  
НЕОБЪЯСНИМОГО**

Максим Мараев

**Хроники необъяснимого**

«Остеон-Групп»

2015

## **Мараев М.**

Хроники необъяснимого / М. Мараев — «Остеон-Групп» , 2015

«Ложь должна быть чудовищной, чтобы в нее поверили», – писал Йозеф Геббельс без малого 80 лет тому назад. Однако человечество переваривает ложь в огромных размерах уже столетиями, и эта книга посвящена разоблачению десятков заблуждений. Люди уже почти смирились с тем, что большинство таинственных и загадочных фактов его истории так и останется под спудом необъяснимого, и проще забыть о них, чем пытаться как-то объяснить. Однако упрямые факты по-прежнему продолжают всплывать на поверхность, смущая умы и повергая в замешательство представителей науки. Стройное древо эволюции человеческой цивилизации непрерывно подвергается атакам со стороны невероятных, чудовищных, возмутительных фактов, которые опрокидывают все наши представления о естественном ходе событий. Мы сейчас живём как бы на вершине айсберга. Правда бывает горькой, она может потопить весь айсберг, но потом он обязательно всплывет. Мы должны научиться принимать правду. В этой истории много лжи, и людям должно быть стыдно за то, что они не пытаются узнать то, что должны знать.

© Мараев М., 2015

© «Остеон-Групп» , 2015

# Содержание

Об авторах	5
1. Невероятная ложь	6
Конец ознакомительного фрагмента.	11

# Максим Мараев, Сергей Ступишин

## Хроники необъяснимого

### Об авторах

Максим Мараев родился в 1991 году. Экстерном окончил школу, во время учебы в МПГУ возглавлял рок-группу “Арктангенс куража”, участвовал в оппозиционном демократическом движении, был активистом движения “Солидарность”. После вуза работал независимым менеджером по рекламе и копирайтером, играл в регги-группе “Джармышь”. В 2014 участвовал в выборах в Мосгордуму как самовыдвиженец с либеральной и либертарианской платформой, которая включала в себя такие положения, как отмена налогов в пользу краудфандинга, создание открытого некоррупционного городского правительства путем электронного контроля горожан, снос Мавзолея и перезахоронение Ленина, перенесение резиденции президента из Кремля в Новую Москву, чтобы превратить древнюю крепость в музей для народа, и возвращение улицам, названных именами одиозных непопулярных советских деятелей, их дореволюционных названий.

В 2015 году основал сетевое издание “Бункер 52”, которое специализируется на освещении нераскрытых тайн мироздания и неакадемических направлений исследований. В том же году, в соавторстве с Сергеем Ступишиным, выпустил сборник статей на ту же тему.

Увлекается культурной и социальной антропологией, неакадемической наукой, политологией и альтернативными точками зрения на происходящие события. Западник, сторонник политического, экономического и культурного либерализма, приверженец свободной продажи оружия и легализации однополых браков. Считает, что Россия должна идти по одному пути с западной цивилизацией. Полагает, что православная культура страдает от чрезмерной косности и консерватизма.

Автор художественных книг и сборников научно-популярных статей.

Сергей Ступишин – родился в Омске в 1990 году. В подростковом возрасте с семьёй переехал в Москву, где закончил школу и поступил в МИРЭА на факультет радиотехнических систем. Но с третьего курса потерял интерес к изучаемым предметам по причине испытываемого раздражения к академическому официозу. В это же время Сергей углубился в развитие интернет-портала панковско-нигилистической направленности, который вёл вместе с друзьями. На пятом курсе взял академический отпуск, но в итоге в институт больше не вернулся. В переходный период работал барменом в одной из известных сетей кофеен.

Параллельно с давним другом и единомышленником, независимым менеджером по рекламе и копирайтером, Максимом Мараевым запустил два нестандартных интернет проекта, один из которых – сетевое издание “Бункер 52”, посвящённое неразгаданным и нерешённым проблемам науки. В 2015 году они также совместно выпустили сборник статей на эту же тему.

## 1. Невероятная ложь

Если вы зайдете на сайт ФБР, то увидите, что бен Ладен числится в нем в списке самых опасных террористов. Однако он обвиняется в организации терактов 1998 года, а не 11 сентября 2001. «Почему вы не связываете бен Ладена с событиями 11 сентября?» – «У нас нет оснований для этого».

От первого удара обе башни тут же вернулись в первоначальное положение. Почему? Потому что конструировались так, чтобы выдержать столкновение с самолетом. Башни были очень прочными, их конструкцию можно сравнить со стволом дерева, внутри которого множество волокон. Если дерево наклоняется, внутренние связи между волокнами заставляют его вернуться в исходное положение.

Трудно преувеличить важность научных дебатов по поводу причин обрушения близнецов.

Люди, которые строили эти башни, говорили, что здания должны были выдержать удары нескольких самолетов. Но разве могли инженеры представить, что самолеты врежутся в башни, не имея на борту ни капли топлива? Они полагали, что самолеты принесет туда попутный ветер? Ни до, ни после 11 сентября башни со стальными опорами не обрушивались в результате пожаров. В 2005 году в Мадриде загорелся небоскреб. Пламя было огромным. Пожар продолжался 20 часов. Однако несущие конструкции остались неповрежденными. Небоскреб не упал. Небоскреб не был достроен. Строительные работы продолжались, он устоял. Если вы посмотрите на пламя, вырывающееся из окон нью-йоркских башен, то увидите, что оно красное, а дым черный. Во время пожара из окон башен валил черный дым. Это говорит о недостатке кислорода. Через 55 минут башня рухнула. Согласно официальной версии Национального института стандартов и технологий, стальные конструкции башен ослабли. Они уже не обладали такой же прочностью, как в начале. Это произошло из-за невероятно высокой температуры. Но кое-что объяснить трудно. Множество людей спускалось вниз. Они оказались в том месте, где пожар был сильным. Преодолев его, они смогли дойти до основания башни. Как им это удалось?

Официальная версия не объясняет причин обрушения зданий ВТЦ.

Сотрудник Лаборатории техники безопасности Райан публично подверг сомнению выводы Национального института стандартов и технологий. После чего был тут же уволен.

Окончательная версия отчета полностью основана на компьютерных данных, но доступа к ним нет. Исследования, проведенные за последние полтора года, противоречат результатам этих тестов. Были сфальсифицированы сами параметры тестов. Утверждают, что на борту самолета находилось 13 тонн топлива. Горючего было 6,5 тонн. Время, в течение которого компьютерная модель подвергалась воздействию огня, было увеличено вдвое по сравнению с реальным. Все здание превратилось в пыль за 10 секунд. Столкновение самолета с башней произошло на верхней части. Она рухнула внезапно, вследствие огромного давления нижние конструкции ослабли. Однако нельзя не учитывать сопротивления неповрежденных этажей. Здание не могло упасть с такой скоростью. Оно обрушилось так, будто внизу была пустота, а не прочная стальная конструкция, которая должна была снизить скорость падения. Рядом с башнями стояло еще одно большое здание, которое задело обломки упавшей башни. В это огромное 47-этажное здание самолеты не врезались. Оно упало в тот же день, но спустя 7 часов после обрушения второй башни. Скорость обрушения здания приближалась к скорости свободного падения.



Расплавленный металл был найден под развалинами обеих башен и здания № 7. Специализированный институт выполнил металлографический анализ балочных ферм, найденных на месте обрушения. Когда эти балки вытащили из-под завалов, казалось, что некоторые их части расплавлены. Это необъяснимо, температура огня поднималась до 800 градусов. Чтобы расплавить стальную балку, нужна температура 1600 градусов. Откуда же появился расплавленный металл? Если изучить зернистую структуру стали под микроскопом, можно заметить присутствие вещества, которого там быть не должно. Серы. Сейчас мы знаем, откуда там взялся расплавленный металл. Он появился в результате действия термита, который является соединением алюминиевого порошка, оксида железа и серы. Температура была настолько высокой, что сталь начала плавиться. Это могло быть лишь в том случае, если за несколько секунд температура поднялась до отметки выше 1000 градусов. Стальные балки могли расплавиться в случае использования термита. Кто-то принес его заранее и заложил в стальные опоры. Закладывают взрывчатку, устанавливают радиоуправляемые детонаторы, а затем инициируют серию последовательных взрывов для того, чтобы здание обрушилось по вертикали. Это было контролируемое обрушение. Мы выдвигаем различные гипотезы, а затем, анализируя все данные, выбираем вероятную версию. Нужно учитывать множество факторов. Можно обратить внимание на клубы дыма и сказать, что из-за высокого давления были выбиты окна, но это не объяснит наличия расплавленного металла. Пыль дает представление о субстанциях, образовавшихся при обрушении башен, идеальный образчик. Так должен был сработать термит. Еще там был барий. Это очень интересно, потому что это составные части той разновидности термита, которую используют военные. Термит с добавлением серы и нитрата бария помогает быстрее разрушить сталь. Барий очень токсичен. Он редко встречается в такой большой концентрации, какую мы видим здесь. Был использован термит армейского происхождения. Десятки пожарных слышали в здании один, два, три, семь, восемь, десять взрывов. Люди, находившиеся в зданиях, утверждали, что были сбиты с ног взрывной волной. Другие рассказывали о ярких вспышках. «Это было похоже на обрушения зданий с помощью взрывов, которые мы наблюдали по телевизору. Мы видели кольца, образующиеся при обрушениях. Мы слышали звуки взрывов». На уровне земли раздавались громкие взрывы, это было очень странно. Взрывы не происходили высоко в воздухе. Эти здания не могли рухнуть без помощи взрывчатки. Подобные маневры не мог совершить самолет, управляемый любителем.

Согласно официальной версии событий 11 сентября в 9:37 утра рейс № 77 American Airlines врезался в Пентагон. На месте этой авиакатастрофы нет ни одного обломка. Двигатели, шасси, тормоза, диски очень трудно уничтожить, они сделаны из высокопрочной стали. Самолет нельзя разогнать до такой скорости, чтобы эти детали испарились. Мы видим 5-метровое отверстие, пробитое самолетом, размах крыльев которого 30 метров. По официальной версии

Боинг-757 American Airlines исчез в этом отверстии диаметром 5 метров. Проведем вычисления. Размах крыльев Боинга-757 – 38 метров, а высота самолета, учитывая руль направления, – 13,5 метров. Трудно втиснуть такой огромный самолет в отверстие диаметром 5 метров.

Куда исчезли различные части Боинга? Два его двигателя. Крылья куда делись? Испарились? Нам сказали, что фюзеляж пробил насквозь здание Пентагона и вышел с другой стороны, разрушив несколько опорных колец. Самая прочная часть самолета – двигатели. Они сделаны из титанового сплава. Он такой прочный, что не плавится даже при температуре 1600 градусов. Мы должны были бы увидеть в этой стене отверстия, пробитые двумя двигателями. Никаких следов! Ничего похожего на отверстия, которые мы ожидали увидеть.

Нет никаких следов того, что самолет врезался в Пентагон, как в случае с северной башней, где хорошо видны следы, оставленные самолетом. Самолет летел под углом 25 градусов. В Пентагоне ничего подобного мы не видим!

Эксперты тут же предложили новую версию – перед тем, как войти в 5-метровое отверстие, самолет «сложил» крылья. Как стрекоза. Втиснулся в отверстие! Части самолета были найдены там! Боинг-757 не врезался в Пентагон. В то утро, после случившейся атаки, генерал армии приказал одному своему летчику облететь Пентагон и затем доложить лично ему, что там произошло.

Пилот доложил генералу, что ничего не видел. Никаких улик, подтверждающих то, что в Пентагон врезался самолет. На лужайке не было ни металлических обломков самолета, ни следов его груза. В здании было лишь небольшое отверстие. Ни хвоста, ни крыльев самолета. Ничего. Если у Пентагона были 86 пленок со съемками катастрофы, почему не показали их тем, кто ставит под подозрение официальную версию? На место происшествия немедленно приехали следователи ФБР. Они изъяли 86 пленок с записями, сделанными камерами слежения, которые установлены на здании Пентагона, парковке, заправке, находящейся через дорогу от Пентагона, а также на отеле и других зданиях, расположенные неподалеку.

Из реактивных самолетов не может идти белый дым, а мы видим, как белый дым выходит из задней части летательного аппарата. По фотографиям трудно понять, что это было. Однако это не Боинг-757/200. Боинг намного крупнее того самолета, который мы видим на фотографиях. На этих кадрах невозможно разглядеть самолет. Представители Пентагона говорят нам, что мы не видим его, потому что он пролетел так быстро, что камера не успела зафиксировать его. Где же этот самолет?

История о том, что самолет врезался в Пентагон, абсурдна! Трудно представить, что огромный лайнер мог лететь на столь малой высоте. Как он мог развернуться на 270 градусов на скорости 800 км/ч? Это очень трудный маневр. Даже опытному пилоту, налетающему тысячи часов, понадобилось бы 10 попыток, чтобы выполнить его. Боинг-757 не предназначен для этого. Он сконструирован как гражданское воздушное судно. Такие большие лайнеры не способны совершать подобные акробатические трюки. Когда диспетчеры аэропорта Даллеса увидели самолет, совершающий крутой разворот, они сказали: «Это истребитель», потому что на это способны только военные истребители. Конструкции этих самолетов, оснащенные дистанционным управлением, позволяют им совершать сложные маневры. Не меньшие вопросы вызывает высота, на которой должен был лететь самолет: 6 метров над землей. На этой высоте он пролетел целый километр, умудряясь перепрыгивать через холмы! Затем он прошел над дорогой и врезался в Пентагон, не совершая больше никаких разворотов, пространства для этого уже не было. Нам говорят, что самолет летел со скоростью 860 км/ч. Самолет не может лететь с такой скоростью на столь низкой высоте. Воздух слишком плотный. Боинг-757 не может пролететь 800 метров со скоростью 860 км/ч на высоте 6 метров. История о том, что самолет врезался в Пентагон, лишена смысла. Узнав, что самолетом управлял Ханжур, инструктор сказал, что его ученик не мог летать даже на маленьком аэроплане с одним двигателем. Эти люди не имели летного опыта для того, чтобы совершить подобный маневр.

Человек не может в первый раз сесть за штурвал реактивного лайнера и с легкостью управлять им. Это все равно, что показать мне, как разделявают рождественскую индейку, а потом сказать: «Теперь иди и сделай пересадку сердца». Даже если предположить, что у этого неумелого летчика была возможность попробовать свои силы на Боинге-757, как ему удалось нарушить самое охраняемое воздушное пространство в мире? Ни один самолет не может незамеченным приблизиться к Пентагону. Это невозможно. Воздушное пространство над Вашингтоном имеет выделенный канал радиолокационного сопровождения, системы быстрого реагирования. Это закрытое воздушное пространство, охраняемое высокочувствительными приборами, мимо которых ни одно воздушное судно не может пройти незамеченным. Радиус оборонительной зоны распознавания объектов над округом Колумбия – 80 км. Радиус следующего оборонительного рубежа – 27 км. Вокруг Капитолия 5-километровая зона. В это пространство невозможно проникнуть в силу значимости находящихся там зданий. Это воздушное пространство можно сравнить с «ничейной» землей, куда никто не имеет доступа. В 16-ти километрах к югу от округа Колумбия находится военная база Эндрюс, на которой несут дежурство самолеты F-16. Там же расквартирован 130-й воздушный полк. Его перехватчики могут подняться в воздух за считанные секунды. Однако 11 сентября это было сделано лишь после того, как объект врезался в Пентагон. Почему его не сбили? Там есть системы противовоздушной обороны. Это самое охраняемое здание на планете. Этот самолет мог быть только военным! Потому что только военные самолеты оснащены радиолокационной системой распознавания самолетов «свой-чужой», и только военным самолетам разрешено приближаться к Пентагону. Военные радары распознают сигналы гражданской и военной радиолокационных систем. Военные самолеты могут передавать сигнал «свой-чужой». У гражданских самолетов такой сигнал отсутствует. Если на Пентагон летел Боинг-757, он не мог передавать этот сигнал. Он превращался в неопознанный объект, вторгшийся в закрытое воздушное пространство. Что в этом случае должны были сделать? Сбить его! В один и тот же день произошел сбой в работе федерального авиационного агентства, объединенного командования ПВО и системы обороны Пентагона. Была нарушена стандартная процедура действия в случае террористической атаки. Но такого не могло быть! Пентагон символизирует военную мощь США, и вдруг по нему наносится удар. До сих пор никто не знает, что ударило по нему. Американское правительство никогда не расскажет. Приходится ждать объяснений француза. «Это 77-й рейс компании American Airlines. Мы так думаем». Диспетчер О'Брайан, видевший неопознанную точку, приближающуюся с запада на большой скорости, не мог знать, что это, потому что у него работал только первичный радар. Вторичный радар был выключен. Чтобы определить цель, нужно иметь двухстороннюю связь между летчиком и диспетчером. Пилот сообщает свои координаты, а диспетчер направляет его и говорит, какие маневры надо совершить. «Вижу цель, она только что выполнила указанные мною маневры. Теперь я могу идентифицировать самолет». Однако ничего подобного не было. Невероятно. Если рейс 77 в течение 36 минут отсутствовал на экранах радаров, его уже не было в воздухе, либо он летел так низко, что находился вне видимости радаров. Одно из двух. Самолет к этому времени приземлился на отдаленном аэродроме. Как могли потерять его на 36 минут?! Никаких других объяснений нет. Официальная версия событий 11 сентября не кажется убедительной. Мы хотим тщательного расследования всех обстоятельств трагедии. Мы хотим узнать правду. Правительство Соединенных Штатов тратит 892 млрд долларов в год на охрану своих граждан. Это самая защищенная страна в мире. 11 сентября Америка была атакована с воздуха в самое сердце. Погибли 3000 ее граждан. Почему при обнаружении первых угнанных самолетов не были подняты в воздух истребители? Если самолет сходит с курса, теряет связь с землей или его радиолокационный маяк не функционирует, он тут же должен быть перехвачен. 11 сентября были все три внештатные ситуации. Однако самолеты не были перехвачены. Во внештатном режиме суда находились в воздухе полтора часа. Достаточно нажать всего на одну клавишу, чтобы отпра-

вить вызов. Тогда оператор немедленно реагирует на него. Чтобы обменяться информацией, требуется 3 секунды.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.