

**АМЕРИКА
БЕЗ РЕТУШИ**

**Виктор
Фридман**



11 СЕНТЯБРЯ **ВИД НА УБИЙСТВО**



Виктор Фридман

11 СЕНТЯБРЯ: ВИД НА УБИЙСТВО

Как переписывалась история

*Памяти погибших 11 сентября 2001 года
посвящается эта книга...*

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	6
МАТРИЦА.....	14
ЭМОЦИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА УБЕЖДЕНИЙ	14
СРЕДСТВА МАССОВОЙ ДЕЗИНФОРМАЦИИ	18
ФАКТЫ И FУСК-ТЫ.....	23
ПОВТОРЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО.....	23
ТЕРАКТОВАЯ КОМИССИЯ.....	26
КУРС НА МАНХЭТТЕН	33
ВООРУЖЕННЫЕ ДО ЗУБОВ	35
БЕРЕМЕННЫЙ ЛАЙНЕР	41
ЗАМЕНА В КОМАНДЕ ГОСТЕЙ	51
БЛИЗНЕЦЫ: ОТ РАСЦВЕТА ДО ЗАКАТА.....	67
ЗАПАС ПРОЧНОСТИ.....	68
КАК ЗАКАЛЯЛАСЬ СТАЛЬ.....	78
ПЛАВЛЕННОЕ ЯДРО.....	82
БЛИНЫ КОМОМ.....	85
ПАДЕНИЕ БЕЗ СОПРОТИВЛЕНИЯ	94
СНОСИТЬ НЕЛЬЗЯ ОСТАВИТЬ.....	97
ИЗВЕРЖЕНИЕ ВУЛКАНА	97
ВЗРЫВНЫЕ СЕКРЕТЫ.....	102
ДОБРЫЙ ДЕДУШКА ЛАРРИ.....	111
БУШИСТАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	122
МЕТАЛЛОЛОМ НА ВЫВОЗ	130
ПЕНТАГОНИЯ.....	138
ИСПАРИВШИЙСЯ <i>БОИНГ</i>	139
НЕ ВЕРЬ ГЛАЗАМ СВОИМ	154
ЧЕРНЫЕ ЯЩИКИ.....	170
ЧУДЕСА В ПЕНСИЛЬВАНИИ.....	184
КЛИВЛЕНДСКИЙ КЛОН.....	186
БОРТОВЫЕ СТРАСТИ	192
ИСПАРИВШИЙСЯ <i>БОИНГ</i> – часть 2.....	198
ОПЕРАЦИЯ «ВОЗДУХ-ВОЗДУХ»	210
ЖИВЫЕ И МЕРТВЫЕ.....	219
А МНЕ ЛЕТАТЬ ОХОТА!	220
ВОСКРЕСШИЕ ИЗ МЕРТВЫХ	225
ФАНТОМЫ И ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ АРИФМЕТИКА	233
ЗНАНИЕ – СИЛА!.....	237
АМЕРИКАНСКИЕ ГОРКИ НА ФОНДОВОЙ БИРЖЕ	238

ПРЕДУПРЕЖДЕН – ЗНАЧИТ, ВООРУЖЕН!.....	244
ТАЙНОЕ НЕ СТАНЕТ ЯВНЫМ.....	248
ИГРА В «ВОЙНУШКУ».....	252
ТЯЖЕЛО В УЧЕНИИ.....	253
...ЛЕГКО В БОЮ.....	257
КРОВАВЫЙ СПЕКТАКЛЬ.....	273
ЛОГИЧЕСКАЯ ЦЕПОЧКА.....	273
ЗАНАВЕС!.....	275
НЕМЫСЛИМАЯ ГЛУПОСТЬ ИЛИ ВОПИЮЩИЙ ЦИНИЗМ?.....	283
ВТОРАЯ ДРЕВНЕЙШАЯ ПРОФЕССИЯ.....	286
ВЫХОД ИЗ СПЯЧКИ.....	293
ПОСЛЕДСТВИЯ, ИЛИ КОМУ ЭТО НУЖНО?.....	297
ПАТРИОТЫ И ТЕРРОРИСТЫ.....	298
СМЕЛО МЫ В БОЙ ПОЙДЕМ.....	306
ЦЕЛЬ ОПРАВДЫВАЕТ СРЕДСТВА.....	312
CUI BONO?.....	315
САМОСТРЕЛЫ И САМООБМАНЫ.....	322
ОТ ТЕОРИИ К ПРАКТИКЕ.....	322
НЕВОЗМОЖНЫЙ КОКТЕЙЛЬ.....	325
ПОСЛЕСЛОВИЕ.....	328
ЛИТЕРАТУРА И ССЫЛКИ.....	335
КНИГИ.....	335
ДОКУМЕНТАЛЬНЫЕ ФИЛЬМЫ.....	335
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСЫ.....	336
ФОТОГРАФИИ, СХЕМЫ, ИЗОБРАЖЕНИЯ.....	338

Народ в массе своей гораздо легче становится жертвой большой лжи, нежели маленькой.

Адольф Гитлер

Само понятие объективной правды постепенно исчезает из мира. Ложь остается в истории... Во времена всеобъемлющей лжи сказать правду становится революционным актом.

Джордж Оруэлл

Если тирания и угнетение когда-либо придут на эту землю, то они будут представлены в виде войны против внешнего врага.

Джеймс Мэдисон

Чтобы зло восторжествовало, требуется всего лишь бездействие хороших людей.

Эдвард Бурке

Если человек не хочет верить, что утром взойдет солнце, он завяжет глаза.

Пословица

Предисловие

Я становлюсь большим скептиком, когда дело касается информации, проистекающей из так называемых «официальных источников», то есть СМИ. Средств массовой информации. А точнее – средств формирования общественного мнения. А еще точнее – средств массового зомбирования населения. Удивительно, как быстро полученная таким путем информация начисто блокирует у большинства людей способность к логическому и критическому мышлению. Более того, подсев на эту иглу, они уже не могут без нее обходиться, у них начинается «ломка». И для человека сам процесс получения очередной «дозы» информации становится важнее ее содержания, которое уходит на второй, третий или даже десятый план. Поэтому в умы обывателей, находящихся в «ломке», можно закачивать любую чушь.

Михаил Козырев в спектакле «День радио» устами своего героя произносит гениальную фразу: «Может, произошло что-нибудь плохое – это было бы хорошо!». Действительно, плохие новости всегда лучше воспринимаются. Кому интересно знать, что в колхозе «Тупик Коммунизма» повысился урожай редиса на 500 %? Вот если бы вся деревня Малая Брембола полегла от редкого заболевания, туда бы, наверное, даже какой-нибудь телеканал зарулил, и репортер в противогазе рассказывал бы про новый вирус.

Все это вполне объяснимо с психологической точки зрения. Ведь ничто так не согревает, как мысль о том, что где-то кому-то еще холоднее. Поэтому и плохие новости подсознательно воспринимаются всегда с бóльшим энтузиазмом – значит, у нас не все так плохо: нам всего лишь отключили горячую воду, а ведь вирус мог бы нагрязнить не в Малую Бремболу, а к нам...

СМИ кормят обывателя тем, что он хочет и ожидает услышать. Обыватель любит сенсации – причем, опять же, как-то все больше со знаком минус. А тех, кто пытается опровергнуть сенсации, то есть помножить минус на минус, чтобы получился плюс, обыватель смешивает с грязью и обвиняет в теории заговора. «Ведь это сказали по телевизору – это не может быть неправдой, а ты, такой умный, откуда взялся?». Да нет, я такой же, как и все, только в любой ситуации стараюсь сохранять способность логически мыслить. Порой это бывает нелегко. Да и не всегда удается – чего греха таить. И крикнув «а король-то голый!», я всегда рискую быть неуслышанным, поднятым на смех, а то и вовсе смятым оголтелой зомбированной толпой. Впрочем, будучи в своем роде диссидентом, я уже испытал на себе и первое, и второе и третье. Не собираюсь останавливаться и на этот раз.

На протяжении последних семи лет пресса твердила нам о терактах 11 сентября 2001 года: как арабские террористы-смертники захватили самолеты и направили *Боинги* на Пентагон и здания Всемирного Торгового Центра (ВТЦ) в Нью-Йорке. Десятки миллионов обывателей по всему миру, раскрыв рты, внимали каждому слову, летевшему с экранов пластиковых и деревянных ящиков. И верили. Поначалу верил и я – каюсь, грешен. Правда, зерно сомнений все же во мне зародилось, когда «посыпались» небоскребы. Именно в тот момент я подумал, что не может такое здание рухнуть после полуторачасового пожара. Да и если бы **рухнуть** – оно **сложилось** так аккуратно и компактно, как не бывает при спонтанном обрушении зданий. Что-то здесь не так...

Червь сомнений периодически меня подтачивал и в какой-то момент достал настолько, что я решил попытаться найти этому какое-то объяснение. Оказалось, что в своих сомнениях я не одинок. Пришлось углубиться в поиски информации, и этот процесс меня затягивал все больше. Разумеется, были и другие скептики, и гораздо более

проницательные, чем я, которые уловили фальшь уже в первых кадрах трансляций с места событий. Сегодня в Интернете можно найти множество форумов, где в сообщениях, датированных непосредственно 11-м сентября, утверждалось, почему не может быть того, что якобы произошло.

На таких людей незамедлительно были повешены ярлыки «конспироложцев», и практически с первого дня понятие «теория заговора» стало их второй натурой. Вообще, о теориях заговора столько всего сказано, что воспринимается это словосочетание исключительно с ироническим подтекстом – мол, людям, делать нечего, они сидят и выдумывают, где бы какой подвох найти и какую бы догму попытаться развенчать. Впрочем, давайте все же разберемся.

Очевидно, что в определении слова «заговор» ничего смешного нет. Значит, иронию понятию «теория заговора» придает именно «теория». Как известно, любая теория – это нечто неподтвержденное, требующее проверки и фактов. Или хотя бы убедительных доказательств и свидетельств в ее пользу. В этом случае она перестает быть теорией и становится просто заговором. Доказанным и неопровержимым.

Толковый словарь определяет слово «заговор» как «тайное соглашение о совместных действиях против кого-нибудь в политических и других целях». 11 сентября определенно имел место именно заговор: либо арабских террористов и аль-Каеды во главе с Усамой бен Ладеном, либо политических сил внутри страны, либо каких-то еще злоумышленников. Другими словами, как тонко подметил профессор Дэвид Рэй Гриффин (David Ray Griffin), автор ряда блестящих книг (в том числе *Новый Перл-Харбор, Разоблачение разоблачения 9/11*), а также множества публикаций и выступлений на тему 11 сентября, существует **официальная** теория заговора, и существуют

альтернативные теории заговора. Одна других ничем не лучше. Более того, как раз официальная теория заговора и есть самая настоящая филькина грамота, основанная главным образом на домыслах, фантазиях и небылицах.

Во многом изначально благодаря наблюдательности и внимательности таких «теоретиков заговора» я теперь могу со стопроцентной уверенностью утверждать, что 11 сентября 2001 года был снят самый убедительный и кровопролитный на сегодняшний день боевик в истории Соединенных Штатов Америки, да и мировой киноиндустрии в целом, который стоил жизни тысячам ни в чем не повинных людей.

Кстати, о боевиках. «Вид на убийство» (A View to a Kill) – фильм из серии бондианы, в котором злодей по имени Макс Зорин, дабы узурпировать рынок производства микросхем, задумал затопить Силиконовую долину, искусственно вызвав разрушительное землетрясение на крупном тектоническом разломе. Такой катаклизм был бы причислен к естественным причинам – что поделать, силы природы, так бывает, и никто не виноват. Я узрел некую зловещую параллель между сюжетом этого фильма и сюжетом спектакля, который разыгрался на наших глазах 11 сентября 2001 года. Разница лишь в том, что в реальной жизни не нашлось Джеймса Бонда, который бы все это предотвратил, поэтому хэппи-энда изначально не предвиделось...

В своей книге «Социалистические Штаты Америки» я посвятил отдельную главу теме 11 сентября. Почему я снова возвращаюсь к этой теме? Потому что материала существует гораздо больше, чем может уместиться в одной главе. Потому, что меня начинает тошнить при упоминании словосочетаний «11 сентября» и «арабские террористы-смертники» в одном предложении. Потому, что мы в подавляющем большинстве своем, как китайские болванчики, киваем головами в такт той ахинеи, которую нам ниспослали американские спецслужбы, и даже не пытаемся

вспомнить, что Господь дал человеку голову не только для того, чтобы «в нее есть». Потому, что заговоры государства против своего народа существовали во всех частях света и во все времена, а с появлением новых технологий они становятся только изощреннее. Потому, что мифы должны быть развенчаны, а люди имеют право и должны знать правду.

Я задался целью собрать всю бездну информации из всевозможных источников и упорядочить ее, разложить по полочкам, докопаться до самой сути, стараясь не упустить важных деталей.

При этом я не утверждаю, что знаю точно, что произошло 11 сентября 2001 года. Я не могу с точностью до секунды воспроизвести все события того дня. Я не в состоянии назвать имен всех тех, кто стоял за этой трагедией, хотя многие из них вполне будут угадываться. Я даже предполагаю, что с большой долей вероятности всей правды мы, простые смертные, вообще не узнаем никогда. По этой причине предполагаемый ход событий можно попытаться восстановить на основе имеющихся фактов, информации из независимых источников и скрупулезного научного анализа. Некоторые эпизоды не подлежат сомнению – особенно те, которые имеют фото- и видео-подтверждения. Другие, за отсутствием таких неопровержимых улик, можно трактовать по-разному, и в этих случаях вам будут представлены два, а то и три возможных объяснения и варианта развития событий. Такие предположения приходится строить, потому что я действительно не знаю правды, – и не боюсь честно и открыто в этом признаться.

Однако я знаю точно, что **не** произошло 11 сентября 2001 года. **Не** произошло как раз то, о чем говорится в официальных отчетах правительственных комиссий – документах, в которых нет ни слова правды, которые противоречат фактам, здравому смыслу, логике, законам

физики, друг другу и даже самим себе, не имея при этом ничего общего с действительностью. В этом у меня нет ни малейших сомнений. Проще говоря, моя задача состоит не в том, чтобы навязать новую догму, а в том, чтобы **развенчать старый миф**.

Я не буду притворяться, что дошел до всего сам. Временами я, конечно, выдвигаю свои мысли и предположения, равно как и провожу собственные расследования по некоторым аспектам, но большей частью моя работа заключалась в том, чтобы собрать уже существующие на эту тему материалы из всевозможных источников, упорядочить и доступно и убедительно изложить их, где-то предложив и свои выводы. Пожалуй, сложнее всего было отфильтровать «мусор», ибо многие альтернативные исследователи явно перестарались в своих рьяных попытках опровергнуть официальную версию и, что называется, пошли в разнос, дав волю своей фантазии уже в другом направлении. Мне очень непросто было сохранить сбалансированность оценки и трезвый взгляд. Насколько я справился с этой задачей, судить вам, дорогие друзья.

Хочу заострить внимание еще на одном аспекте. Мое отношение к событиям 11 сентября однозначно – это ужасная трагедия, и я в полной мере разделяю скорбь тех, кто потерял родных и близких, ни в чем не повинных людей. Тем не менее, на протяжении всей книги я не жалею иронии и сарказма и прошу читателя правильно понять их направленность. Они адресованы исключительно тем, кто сочиняет для нас эти небывлицы... и в не меньшей степени тем, кто в них умудряется верить. И хотя бы ради потерявших родных и близких в этой трагедии мы должны докопаться до правды. Или, по крайней мере, хотя бы чуть-чуть к ней приблизиться...

В книге использовано большое количество фотографий из общедоступных источников. Временами их качество не

слишком высоко, за что я заранее приношу извинения. Но не включить их в книгу я тоже не мог, поскольку они представляют собой мощную доказательную базу.

Я также не претендую на истину в последней инстанции, и уж тем более я не собираюсь никому навязывать своего мнения. Ведь многим нравится верить в сказки. В добрых волшебников. В Деда Мороза. В чистоту профессионального спорта и шоу-бизнеса. В справедливую власть. В честные выборы. В то, что государство не является орудием подавления и насилия, и в то, что оно действует исключительно в интересах своего народа. В объективность и беспристрастность СМИ.

Но очень хочется надеяться, что после прочтения этой книги у вас, дороги друзья, станет хотя бы на одну иллюзию меньше. А может быть, и не на одну...

* * *

Поскольку я не являюсь экспертом ни в авиации, ни в сопромате, ни в металлургии, ни в медицине, я потратил не один час на общение с людьми знающими, которые оказали мне неоценимую помощь в понимании всяческих «тонких материй» и проверке «на вшивость» выдвигаемых гипотез и предположений, чем помогли максимально избежать неточностей. В этой связи я выражаю благодарность племяннику и психологу Ефиму Зырянову; авиатору Александру Титову, который не только сам меня проконсультировал, но и свел с нужными людьми; «подруге дней моих суровых» Елене Володиной; прекрасному человеку с «незамыленным» взглядом и большим запасом здравого смысла Владу Закревскому; писателю и просто интересному собеседнику Александру Никонову.

Среди тех, к кому я обращался за консультацией, был и достаточно известный в узких кругах Юрий Факторович, соведущий телепрограммы *Авиаторы* на НТВ (он же – Нестор)

и так называемый «главный виртуальный авиатор страны». Правда, не совсем понятно, какой страны, учитывая, что он проживает в США. Узнав о цели моей консультации, этот телевиртуал по какой-то причине повел себя так, словно я нанес ему тяжкое личное оскорбление, и дальше общаться со мной не пожелал. Как известно, переход с предмета дискуссии на личность – это всегда признак большого ума. Которого, видимо, мистеру Факторовичу не занимать. Мне же остается лишь пожелать Нестору удач на выбранном поприще, пусть продолжает и в дальнейшем радовать своих будущих собеседников утонченной манерой ведения дискуссии.

Матрица

Помните фильм *Матрица*, вышедший на экраны в 1999 году? Удивительный сюжет этого киноповествования, пусть и в аллегорической форме, но достаточно точно рисует модель современного общества. Матрица – это некая смоделированная замкнутая система, в которой восприятие человеком действительности изменено путем прямого воздействия на его органы осязания. Живущие в Матрице не осознают этого, считая свой мир единственно реальным. Но герой фильма становится «избранным», которому суждено оказаться вне Матрицы и увидеть мир с обратной стороны...

Эмоциональная система убеждений

Каждый день вокруг нас происходят события, которые так или иначе влияют на нашу повседневную жизнь и дальнейшую судьбу. События, непосредственными свидетелями и участниками которых мы являемся, нами воспринимаются через призму нашего жизненного опыта, убеждений, чувствительности, житейских принципов, предпочтений и целой гаммы всевозможных психологических, морально-этических и эмоциональных факторов, то есть заложенной в нас «программы».

Американский инженер, исследователь и писатель Ральф Рене (Ralph Rene), с которым я имею честь быть знакомым лично, ввел такое понятие как «эмоциональная система убеждений» (ЭСУ). Он пишет:

Эмоциональная система убеждений является неким обобщением нашей внутренней философии и формируется в результате жизненного опыта. Наша личная философия является скорее эмоциональной, поскольку многое из того,

во что мы верим, не всегда логично. Более того, она может совершенно противоречить логике, но, тем не менее, мы на ней основываем наши жизненные решения.

ЭСУ вживляется в нас в раннем детстве путем культурного постижения мира и авторитарного давления со стороны общества. Добавьте к этому раннее обучение (чему нас учат или не учат) и влияние родителей. Это – процесс, благодаря которому мы, в конце концов, умеем отличать хорошее от плохого, добродетель от зла, успех от неудачи и кал от гуталина.

Вы никогда не задумывались, почему человек из страны «третьего мира», одетый в изорванные штаны, может быть доволен жизнью, хотя у него ребра торчат наружу от недоедания? Как ему может быть хорошо, если он знает, что те многочисленные дети, которых он произвел на свет, будут такими же бедными, как и он? Причина в том, что в его обществе наплодить столько потомства означает быть успешным. Логично? Нет! Эмоционально удовлетворяюще? Да!

Наша ЭСУ далее усилена образованием, которое продолжается до полного развития критического мышления и созревания логических центров. Наши запечатленные взгляды могут меняться от поколения к поколению, от страны к стране, от района к району. Эти влияния обуславливают разницу в нашей философии в зависимости от пола, религии, общественного статуса, рода деятельности и даже физических и умственных данных. Как я уже говорил, ЭСУ представляет результат нашего жизненного опыта. Нет двух одинаковых жизней, поэтому наши внутренние философии так же индивидуальны, как и отпечатки пальцев. Но в отличие от папиллярных линий, личные философии на протяжении жизни могут меняться, пусть и незначительно – это реакция на каждодневный опыт, который фильтруется и сравнивается с уже имеющимся.

Наша ЭСУ способна к изменениям в очень незначительной степени, и зависят эти изменения от сущности информации и логики человека. Древняя поговорка «нельзя обучить старую собаку новым трюкам» происходит именно отсюда, поскольку перемены будут медленными и очень незначительными. Но ни мозг, ни компьютер не могут действовать за очерченными рамками,

будь то ЭСУ человека или операционная система компьютера. ЭСУ контролирует, что нам разрешается думать, какую логику мы можем применять для принятия решений и какие факты принимать во внимание.

Итак, подведем итог. Для человека эмоциональная система убеждений – то же, что для компьютера операционная система: она очерчивает рамки, в которых его сознание может оперировать; это то, как запрограммирован его мозг, каким образом организовано его мышление, как воспринимается окружающая действительность и как обрабатывается полученная информация.

Одно и то же событие, в зависимости от тонкой настройки ЭСУ человека, может восприниматься совершенно по-разному. Самый банальный пример, который приводится, как правило, в виде анекдота – это разница между оптимистом и пессимистом: первый видит стакан наполовину полным, второй – наполовину пустым. Несмотря на то, что суть от этого не меняется – и в том, и в другом случае мы имеем стакан, на 50 % наполненный водой (или другой жидкостью – кому что ближе), – описательный образ этого стакана разнится.

Вот еще один пример, и опять на основе старого анекдота. Ведь анекдоты – это не что иное, как ироничное отображение нашей действительности. Собака напала на ребенка во дворе дома. Мимо проходили два футбольных болельщика, которые спасли ребенка, камнями и палками отогнав собаку. Корреспондент местной газеты подошел к смельчакам: «Ребята, вы такие молодцы! А давайте я про вас напишу статью – про то, как два динамовских болельщика мужественно спасли ребенка от нападения собаки». Ребята ответили: «Давайте, только мы спартаковские, а не динамовские болельщики». На следующий день в газете появилась заметка: «Два болельщика «Спартака» зверски забили собаку во дворе дома».

Давайте проанализируем ситуацию. Собака напала на ребенка, двое болельщиков ее отогнали и спасли ребенка. Это – данность эпизода, то есть реальный неоспоримый факт. Все остальное есть интерпретация. Сказать точно, что именно произошло, могли только непосредственные свидетели, видевшие этот эпизод от начала и до конца. (Кстати, здесь может возникнуть еще один вопрос – что считать началом эпизода? А не спровоцировал ли ребенок нападение собаки? Может быть, он дразнил ее? Или отобрал косточку, которую она собиралась погрызть? Возможности поистине безграничны, но мы не будем копать так глубоко.) Однако даже непосредственные свидетели эпизода могут по-разному его истолковать. Именно здесь и вступает в действие наша ЭСУ. Кому-то симпатичнее дети. Кто-то больше любит собак. То есть один и тот же эпизод можно трактовать совершенно по-разному. Не зря ведь говорят – каждый видит то, что хочет видеть.

Те, кто не видел происшествия своими глазами, вынуждены руководствоваться информацией из газеты. Даже если предположить, что журналист пытается быть объективным и беспристрастным, он все равно любую ситуацию пропускает через свою ЭСУ, после чего заметка проходит через ЭСУ главного редактора, и только потом появляется в газете. Обыватель открывает газету и видит информацию, последовательно трансформированную посредством двух разных ЭСУ, причем главный редактор не являлся свидетелем, а сам вынужден работать с тем, что написал журналист, руководствовавшийся собственной ЭСУ. Затем читатель пропускает все прочитанное через третью ЭСУ – свою, и только теперь усваивает полученную информацию.

Не будем забывать при этом, что мы сделали очень серьезное и не менее сомнительное допущение о беспристрастности журналиста. В нашем же случае он явно

симпатизировал «Динамо». Кроме того, мы все понимаем, что «независимая пресса» – понятие мифическое, поскольку газета обычно освещает события по спущенной сверху «программе партии», то есть подвержена цензуре. Так что можно себе представить, насколько отличается информация, усваиваемая читателем, от того, что на самом деле произошло!

И последний, но очень важный нюанс истории с собакой. Если опустить одну «незначительную» деталь эпизода, то он не просто искажается, а меняет смысл на прямо противоположный. Обратите внимание, что в заметке, которая вышла в газете, нет ни слова про то, что собака напала на ребенка...

Средства массовой дезинформации

Теперь случай из реальной жизни. Писатель и публицист Алекс Экслер проследил «профессиональную» работу СМИ в деле:

В одном турецком издании была опубликована заметка о том, как мэр Мармариса распорядился ненадолго закрыть пляж одной из бухт, куда раз в год заходит стайка небольших песчаных акул, чтобы вывести потомство. Эти акулы на людей не нападают, а пляж был закрыт, чтобы отдыхающие не мешали акулам во время этой деликатной процедуры. Эту новость прочитала какая-то наша акула пера и...

А дальше последовал ряд бесподобных публикаций в различных СМИ:

На берега Турции пожаловали незваные гости (*Turizm.ru*): Турецкие прибрежные воды кишат акулами...

Пляжи закрываются из-за акул (*Деловая Неделя*): Турецкие власти вынуждены закрыть десятки городских пляжей на побережье...

Турецкое побережье атаковали акулы (*Утро.ru*): Турецкие власти вынуждены закрыть десятки городских пляжей на побережье...

Турецкие пляжи закрываются из-за акул (*Корреспондент.Net*): ...где отмечается наибольшее скопление акул, запрещено проводить морские прогулки.

Турецкое побережье атаковали акулы (*Вятка-На-Сети*): Турецкие власти вынуждены закрыть десятки городских пляжей из-за появления акул.

Турецкие пляжи закрываются из-за появления акул (*Радио свобода*): Как сообщает корреспондент Радио Свобода Елена Солнцева, ... где отмечается наибольшее скопление акул, запрещено проводить морские прогулки.

Впечатляет, правда? Характерно и то, что одни издания практически дословно перебирают информацию у других, выдумывая лишь свои заголовки – и чем страшнее, тем интереснее!

А теперь, после всего вышесказанного, давайте вместе еще раз хорошенько подумаем – насколько можно доверять той галиматье, которая появляется в средствах массовой информации? На страницах газет? В телерепортажах с преисполненным драматизма голосом за кадром? Не тешьте себя иллюзиями, дорогие мои читатели! Вы живете в Матрице, куда из реального мира поступает ровно столько информации, сколько вам положено знать, и в том тщательно препарированном виде, который нужным образом сформирует ваше мышление и направит его в нужное русло.

И все-таки лазейка есть. Матрица имеет свои дыры. В них-то мы и заглянем. Иногда это будут зияющие бреши, которые не успели или не догадались залатать по недосмотру. Иногда это будут крохотные замочные скважинки. Но даже эти дыры будут бесполезны, если не пользоваться главным оружием – логическим мышлением, критическим анализом и наблюдательностью.

И здесь снова вступает в действие наша ЭСУ. Рамки, которые она определяет, у многих могут оказаться слишком узкими для адекватного восприятия материалов, изложенных на страницах этой книги. Я прекрасно осознаю сей прискорбный факт и даже предвижу в свой адрес агрессивные пассажи вроде «делать тебе нечего, тебе уже давно все разъяснили, зачем еще что-то выдумывать?»

А ведь все как раз наоборот: это они – выдумывают, а я – разъясняю! Я бы спросил у авторов подобных пассажей, почему вы на веру принимаете все, что вещают из телящика и пишут на страницах газет, полностью отключив при этом голову? А если бы вам сказали, что 11 сентября инопланетяне угнали самолеты, вы бы и в это поверили? И еще как поверили бы: ведь это сказали по телевизору – как это может быть неправдой! Увы, очень многим телевизор сегодня вообще заменил все органы осязания. Ну чем не Матрица?

Однако опыт показывает: то, что исходит из телевизора, зачастую является как минимум искажением действительности, а как максимум – откровенной ложью, от начала и до конца. Для себя же я все определил давно – освещение событий подобного масштаба в СМИ я заведомо считаю ложью. И в большинстве случаев оказываюсь прав.

Львиная доля информации в этой книге появилась в результате кропотливого исследования содержимого сотен интернетовских сайтов, прочтения многочисленных книг по данной тематике, просмотра сотен фотографий и десятков часов видеоматериалов, полный список которых приведен в конце книги. Можно ли всему этому доверять, усомнитесь вы со здоровой долей скептицизма. А я отвечаю – уж точно ничуть не меньше, чем средствам массовой информации и так называемым «официальным» данным. Вопрос должен ставиться по-другому, с точностью до наоборот: есть ли повод всему этому **не** доверять? Тем более, когда в этих источниках высказываются профессионалы, не стесненные

цензурой. По-моему, ответ очевиден. Кроме того, я решил, что буду принимать информацию к рассмотрению только в том случае, если она подтверждается как минимум двумя независимыми источниками – в этом случае ее можно считать более или менее надежной и проверенной.

И все же я приблизительно предполагаю, какими эпитетами меня наградят особенно твердолобые и недалновидные товарищи. Наверняка найдутся даже те, кто попытается обвинить меня в подтасовке фактов и ретушировании фотографий. Я не буду ни перед кем оправдываться и ни с кем спорить: вся информация есть в свободном доступе (источники я указал) и легко проверяется. Если кому-то нравится жить в Матрице, это их право. Но я все же верю, что среди моих читателей таких несторов-факторовичей меньшинство, и здравый смысл все же возобладает.

Безусловно, многое в этой книге бросит вызов вашему мировоззрению и эмоциональной системе убеждений, проверяя их на гибкость. Прошу только об одном – не торопитесь пристрелить гонца с плохими известиями. Вместо этого прислушайтесь к ним, какими бы странным они изначально вам ни показались.

В этой связи позволю себе еще одну цитату из Ральфа Рене:

Даже науке не удастся избежать воздействия нашей ЭСУ. В противном случае астрономическая система Птолемея не просуществовала бы более 1 000 лет. Вчерашние философы были не глупее сегодняшних. Но благодаря вживленной ЭСУ, их усилия были направлены на доказательство того, что все небесные тела встроены в концентрические полые сферы, издающие звон при вращении вокруг нашего плоского мира.

В зрелом возрасте, когда нашей сложившейся ЭСУ угрожают противоречащие факты или логика, мы либо смещаем наше восприятие фактов, либо полностью

игнорируем их, либо впадаем в совершенно иррациональное раздражение. Будь вы грузчиком или мыслителем, любая угроза вашему куску хлеба, престижу, гордости или ЭСУ будет встречена одной из этих реакций – типично «человеческих».

Памятуя об этом, друзья мои, закройте глаза и глубоко вдохните. Забудьте всё, что вы «знали» к этому моменту про 11 сентября 2001 года. Начисто сотрите все файлы из области мозга, отвечающей за события того дня – они вам больше не понадобятся...

Теперь можно выдохнуть. Получилось? Тогда начнем!

Факты и fuck-ты

Вернемся в трагическое утро вторника, 11 сентября 2001 года, и попытаемся отделить мух от котлет. В данном случае котлеты – это то, что мы видели на экранах телевизоров с естественным звуковым сопровождением прямой трансляции без комментариев. Мухи, которые изгаживают наши котлеты, – это комментарии и прочий словесный мусор, прилипший к репортажам большей частью по прошествии определенного времени – от нескольких часов до месяцев и даже лет.

Повторение пройденного

Факт № 1. В 8:46 утра некий самолет врезался в северную башню ВТЦ. Удар пришелся точно в «лоб», практически по центру северной (а если быть совсем точным, то северо-восточной) стены здания на уровне от 93-го до 98-го этажа. Взрыв произошел внутри здания. Мы пока не можем знать, что это был за лайнер, кем управлялся и что делал над Манхэттеном, поскольку всего этого на видеозаписи не видно.

Факт № 2. В 9:03 другой самолет врезался в южную башню ВТЦ. Этот удар оказался менее точным и пришелся под углом к южной (юго-западной) стене здания на высоте от 78 до 83 этажа. Из-за смещенного направления удара взрыв произошел не внутри, а частично снаружи, пробив восточную (юго-восточную) стену. Аналогично, мы пока не говорим о рейсе, типе лайнера, авиакомпании и прочих нюансах, изначально невидимых.

Факт № 3. В промежутке времени между 9:37 и 9:46 некий объект детонировал в западном крыле Пентагона, в

результате чего после 10:00 произошло частичное разрушение западной части здания. Что это был за объект, сказать мы не можем, поскольку нам не демонстрировали ни одной внятной видеозаписи, а видели мы только фотографии и видеоматериалы последствий взрыва.

Факт № 4. После 10:00 неподалеку от местечка Шенксвилл, штат Пенсильвания, обнаружены трудно опознаваемые останки и воронка. Разбросанные останки также найдены на расстоянии до 20 километров от воронки.

Факт № 5. В 9:59 рухнуло здание № 2 (южная башня) ВТЦ.

Факт № 6. В 10:28 рухнуло здание № 1 (северная башня) ВТЦ.

Факт № 7. В 17:20 рухнуло здание № 7 ВТЦ.

Эти семь эпизодов в совокупности и составили то, что храбрый и отважный президент Буш, прятаясь по школам, впоследствии назвал «атакой на Америку» и «трусливым террористическим актом». Все эти эпизоды мы наблюдали по телевизору, причем неоднократно, и это то, что мы знаем **наверняка**.

Удивительно, с какой скоростью голые факты обрастают немислимым количеством подробностей – как правдивых, так и небылиц, и последних почему-то всегда оказывается на порядок больше! Прошло всего несколько дней после «терактов», как была готова официальная версия всего случившегося и названы исполнители! Она оказалась слеплена настолько оперативно и выглядела на первый взгляд так обстоятельно, что невольно закрадывалась мысль о том, что в многочисленных государственных трехбуквенных агентствах США клонировали Шерлока Холмса, и теперь знаменитые сыщики за семь секунд распутали дело, на самом деле достаточно протяженное как во времени, так и в пространстве. Виноватым во всем, конечно же, был объявлен великий и ужасный Усама бен

Ладен, руководивший этим действием из Афганистана, и его детище аль-Каеда. Также были названы имена всех 19-ти угонщиков. Из всего этого по какой-то неведомой логике следовало, что нужно немедленно начинать бомбить Афганистан с его Талибаном. При этом террористы в лучших традициях Голливуда, желая во что бы то ни стало оставить следы, побросали вблизи аэропортов свои машины, в которых сыщики обнаружили Коран и инструкции на арабском языке: то ли «Как совершить теракт», то ли «Как угнать самолет»... А, точно – «Как водить самолет»!

Правда, нет-нет, да и клевала в разные интимные места подленькая мыслишка, что, может быть, предположение про холмсов не очень правдоподобно и вся история есть не что иное, как заранее написанный сценарий, в нужный момент лишь приведенный в исполнение. Хм-м... Но такое ведь невозможно, правда? Наверняка мы бы об этом узнали?

Вот что любопытно. Многие кадры, фигурировавшие в прямой трансляции, больше не повторялись. Проблема в том, что они содержали множество разоблачающих нюансов, которые могли при первом просмотре ускользнуть от внимания зрителя, придавленного грузом нахлынувших эмоций, но непременно вызвали бы вопросы при повторном воспроизведении. Сюда же относятся и интервью с пожарными, полицейскими, очевидцами с мест событий. В прямой эфир попало очень много такого, чего продюсеры этого шоу не предусмотрели. Но будем все же снисходительны. Ведь во всех фильмах бывают накладки. Иногда главный герой один эпизод проводит в одном пиджаке, потом вдруг оказывается в другом, а затем снова в первом. Но в художественных фильмах эти накладки становятся частью фильма и, в конце концов, на них перестают обращать внимание. Если вообще замечают.

В «фильме» про 11 сентября тоже случились «накладки», неизбежные в прямом эфире. Но именно потому, что

«режиссеры» их вырезали, они и стали уликой. Даже если 1 % населения США видели прямой эфир, этого было бы достаточно. А если из этого одного процента хотя бы десяток человек по какой-то причине записали репортажи на кассету, то такие доказательства станут уже неопровержимыми.

Создатели документально-публицистических фильмов об 11 сентября в попытках опровергнуть официальную теорию заговора обошли множество телеканалов, которые вели прямые репортажи с мест событий. И часто получали отказ в предоставлении материалов. Поэтому им пришлось отыскивать людей, которые оказались достаточно предусмотрительными, чтобы включить свои видеомagneфоны в нужный момент...

Как только появилась официальная версия, необходимо было под нее подогнать все факты. Причем, не только имеющиеся, но и постоянно всплывающие новые. Если какой-нибудь открывшийся факт можно было хоть как-то сунуть под это «одеяло», даже вопреки логике, здравому смыслу и законам физики, то его туда впихивали, пусть даже острые углы потом торчали под этим «одеялом» во все стороны. Если же факт совсем не «влезал», его игнорировали, замалчивали, уничтожали и отмахивались от него, как от назойливой мухи, а источник называли сумасшедшим и всячески дискредитировали.

Терактовая комиссия

Осенью 2002 года была создана специальная комиссия под громким названием «Национальная комиссия по террористическим атакам на Соединенные Штаты».

«Что в имени тебе моем...» По моему разумению, комиссия должна быть по **расследованию** террористических атак, а не по самим атакам. Впрочем, учитывая то, чем она на

самом деле занималась, название это ей было как раз к лицу. Председательствовал в ней бывший губернатор Нью-Джерси Томас Кин (Thomas Kean). Любопытно, что изначально президент Буш назначил председателем комиссии Генри Киссинджера (Henry Kissinger), прославившегося всякого рода покровительствами и еще более широко известного в США как военный преступник. Но Киссинджер под давлением общественности отклонил назначение, и его место занял Кин.

Состав комиссии не менее примечателен. По меткому выражению Ральфа Рене, власти заслали лису в курятник для расследования пропажи его обитателей. В комиссию вошли бывшие сотрудники ЦРУ, ФБР, Министерства юстиции и прочих правительственных учреждений. Руководил всеми действиями и ходом расследования Филип Зеликов (Philip Zelikow), член администрации Буша, который работал еще и при Буше-старшем. Уже отсюда становится ясно, что эпитет «независимая» к этой комиссии применить не получится при всем желании.

Будучи исполнительным директором комиссии, Зеликов решал всё: какие факты принимать во внимание, а какие отбрасывать; какие вопросы нужно исследовать, а какие можно проигнорировать. Фактически он узурпировал весь ход расследований, и даже если кто-то и делал попытки проявить объективность, Зеликов их пресекал на корню. Один из членов комиссии жаловался:

Зеликов принимает все решения. Он перекашивает ход следствия и ведет его по собственным правилам.

Кин утверждал, что отчет его комиссии базируется на фактах:

Главной задачей нашего отчета было сосредоточение на фактах. Мы не собирались предпочитать одну теорию интерпретации событий 11 сентября другой. Наша цель заключалась в выполнении законных требований и в

представлении всей важной и относящейся к делу информации.

Сказать, что Кин лукавил – ничего не сказать. На деле все пошло точно в обратном направлении. Зеликов начал с того, что подразделению 1А комиссии дал задание «рассказать об истории самой успешной к этому моменту операции аль-Каеда – атакам 11 сентября». Ну, о чем тут еще говорить?

В итоге, как и следовало ожидать, эта пресловутая комиссия подтвердила официальную версию. Несмотря на свои заверения, действовала она по принципу «если факты не соответствуют теории, тем хуже для фактов». Приняв за аксиому «спущенную» сверху версию об аль-Каеде, комиссия принялась под нее подгонять все остальное, а то, что не подгонялось, попросту отбрасывалось. Причем делалось это настолько беззастенчиво и бесцеремонно, что 13 сентября 2004 года группа из 25 бывших правительственных служащих направила в Конгресс письмо следующего содержания:

Пропуск информации стал одним из основных недостатков отчета Комиссии. Важнейшие данные по многим вопросам, известные нам из первых рук и о которых мы докладывали Комиссии, каким-то образом выпали из поля ее внимания. Комиссия была проинформирована и о серьезных проблемах и недочетах внутри правительственных агентств, которые также не вошли в отчет. Он просто не освещает ключевые проблемы в службе разведки, авиационной безопасности и органах правопорядка. Пропуск таких серьезных и актуальных вопросов сам по себе делает отчет ущербным и ставит под серьезное сомнение многие из его рекомендаций.

Несмотря на достаточно мягкое определение, на самом деле это «выпадение данных из поля внимания» таковым как раз и не являлось, а носило вполне конкретный и целенаправленный характер. Далее в ходе повествования мы увидим во всех подробностях и на конкретных примерах, как

«комиссия по терактам» относилась к важнейшей информации, способной пролить свет на события 11 сентября.

Окончательный вид официальная теория заговора приняла 22 июля 2004 года, когда вышеозначенная комиссия в составе 83 человек родила отчет на 585 страницах. Вкратце он выглядел так.

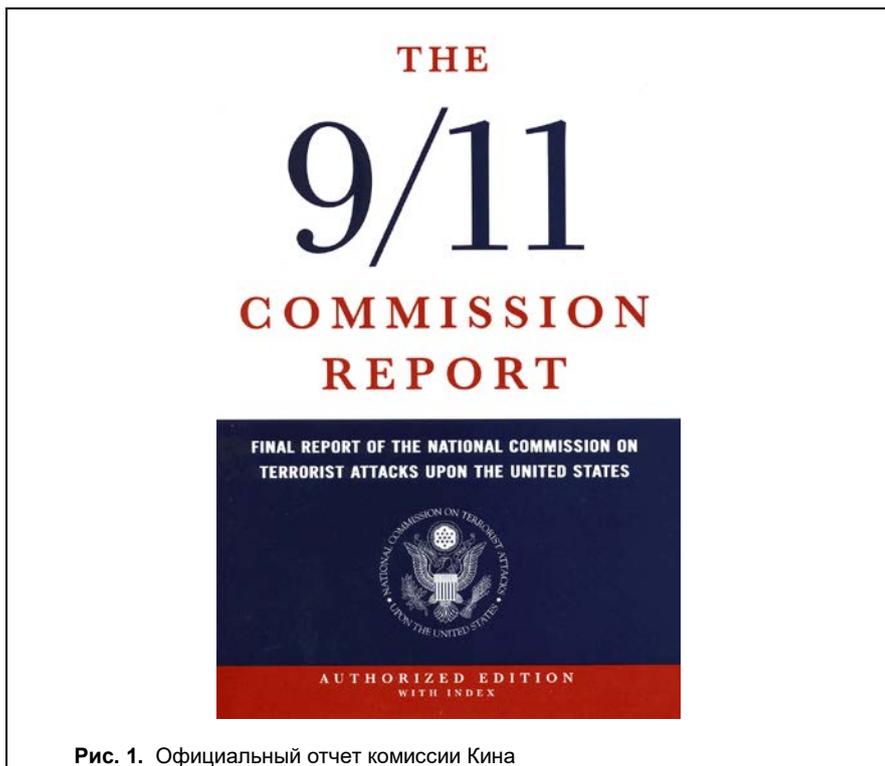


Рис. 1. Официальный отчет комиссии Кина

11 сентября 2001 года 19 арабских угонщиков (террористов-смертников), вооруженных до зубов резаками для вскрытия картонных коробок, самым наглым образом пробрались через системы безопасности аэропортов, заранее

изучив принцип действия этих систем и точно зная, как их обойти. Они захватили 4 рейсовых авиалайнера, пробравшись в кабины пилотов, которым угрожали этими самыми резаками.

Первым из захваченных лайнеров был *Боинг-767*, выполнявший рейс № 11 авиакомпании *American Airlines* из Бостона в Лос-Анджелес с 81 пассажиром и 11 членами экипажа на борту. В 7:59 он вылетел из аэропорта Логан. В 8:14 радиосвязь с самолетом прервалась. В 8:21 отключился его ответчик. В 8:28 лайнер сделал резкий поворот на 100 градусов на юг, в сторону Нью-Йорка. В 8:46 произошло его столкновение с северной башней ВТЦ. В 10:28 здание рухнуло от полученных повреждений.

Второй «добычей» террористов-смертников стал *Боинг-767* авиакомпании *United Airlines*, выполнявший рейс № 175 из Бостона в Лос-Анджелес (56 пассажиров и 9 членов экипажа). В 8:14 он поднялся в воздух из аэропорта Логан. В 8:42 самолет покинул намеченный курс и свернул на юг. В 8:46–8:47 дважды сменился код его ответчика. В 9:03 лайнер врезался в южную башню ВТЦ. В 9:59 она обрушилась от полученных повреждений.

Третьим захваченным самолетом был *Боинг-757* авиакомпании *American Airlines*, выполнявший рейс № 77 из Вашингтона в Лос-Анджелес с 58 пассажирами и 6 членами экипажа на борту. Покинув вашингтонский аэропорт Даллес в 8:20, он в 8:46 сошел с намеченного курса. В 8:56 отключился ответчик. В 9:38 самолет поразил Пентагон.

И, наконец, четвертый угнанный самолет принадлежал авиакомпании *United Airlines*¹ и выполнял рейс 93 из Нью-Джерси в Сан-Франциско, имея на борту 38 пассажиров и 7 членов экипажа. В 8:42 он вылетел из международного

¹ Далее в книге, наряду с полными названиями авиакомпаний, я буду использовать и сокращенные: *United* вместо *United Airlines* и *American* вместо *American Airlines*.

аэропорта Ньюарк. В 9:28 прекратилась радиосвязь, и он был захвачен террористами. В 9:40 прекратился сигнал ответчика. Примерно в это же время лайнер круто изменил направление и повернул в сторону Вашингтона, намереваясь, очевидно, поразить некую выбранную цель. Пассажиры попытались «отбить» самолет у угонщиков, и злоумышленники с криками «Аллах великий!» вынужденно направили его в землю. Крушение произошло в 10:03 в окрестностях Шенксвиля, штат Пенсильвания.

При этом все террористы были настолько хорошо обучены, а операция так тщательно подготовлена и проведена под мудрым руководством Усамы бен Ладена, контролировавшем весь процесс из своих пещер в Афганистане (наверняка, оборудованных по последнему слову техники), что американская противовоздушная оборона совсем ничего не могла поделать с угнанными авиалайнерами и расписалась в своей полной беспомощности и некомпетентности.

Ну, разве не прелесть? Так аккуратно, красиво и, главное, убедительно все разложено по полочкам, виновные назначены, розовые слоны розданы. Кого интересуют факты, когда есть такая уютная и симпатичная история? Всем спасибо, все свободны, дело шито-крыто...

Вот только неувязочка вышла. Шито все оказалось белыми нитками. И нитки эти оказались совсем не простыми. Со временем они не тускнеют, а наоборот – белеют. Свойство у них такое, очень неприятное и неудобное для многих. Зато желающих потянуть за эти ниточки – хоть отбавляй, и с каждым годом их становится все больше. И ведь запретить вести расследования, как после убийства Кеннеди, уже не получается! Время сейчас другое – благодаря Интернету, отследить и заблокировать потоки информации сегодня просто невозможно, и все, что должно всплыть, рано или поздно

обязательно окажется на поверхности. А какая субстанция имеет свойство всплывать, всем хорошо известно.

По-видимому, нас все же держат за немислимых идиотов, пытаюсь заставить поверить в то, чего нет. Государство и СМИ вместо фактов подсовывает нам то, что я называю «fuck-ты», ибо ни одним другим словом эти бредни окрестить не получается при всем старании. Трех- и четырехбуквенные американские агентства показали всему миру огромный fuck, и (что самое обидное!) обыватели с тех пор этот самый fuck радостно в себя впитывают, равно как и последовавшую вскоре идиотскую программу «войны с терроризмом», который с какого-то перепою был объявлен злом номер один на планете. Вообще-то от рака людей умирает значительно больше, чем от терроризма, но это так, к слову о зле номер один. Более того, при детальном рассмотрении выясняется, что «терроризм» в наше время зачастую является обычным саботажем в сочетании со страшилками на ровном месте о якобы «предотвращенных терактах». Целью всего этого шоу является развязывание войны и подчинение народа воле власти имущих «в интересах национальной безопасности». Да, друзья мои, жизнь порой бывает страшнее вымысла, и Джордж Оруэлл оказался таким пророком, рядом с которым Нострадамус – просто несмышленный ребенок...

Курс на Манхэттен

Функционирование авиадиспетчерских служб основывается на способности идентифицировать воздушное судно, получить все данные по нему и направить его в нужном направлении, в нужный воздушный коридор. Это осуществляется с помощью двух радиолокационных систем (РЛС) – первичной и вторичной.

Первичный локатор определяет собственно наличие объекта, а также расстояние до него и направление его движения. Для этой цели используются электромагнитные волны высокой частоты (микроволны), которые посылаются передатчиком, отражаются от объекта и принимаются приемником. Система анализирует принятый сигнал и на основе этого анализа получает данные по интересующему объекту. Главный плюс первичного локатора в том, что от него невозможно укрыться, находясь в зоне его охвата (исключения в виде военных самолетов-невидимок мы в расчет не берем), поскольку он работает в **пассивном режиме**, используя простое отражение радиоволн от объекта. Металлическая обшивка авиалайнера является хорошим отражателем, в то время как композитные материалы отражают электромагнитные волны в значительно худшей степени. Локатор также не «увидит» объект, если он находится, к примеру, в долине, то есть скрыт от локатора рельефом местности. Однако плюс этой системы является одновременно и ее минусом, поскольку первичный локатор, работая в пассивном режиме, не может различать и идентифицировать объекты.

Для идентификации воздушных судов используется вторичный локатор, который на военных судах носит название «идентификация свой-чужой» (IFF – Identification,

Friend or Foe). Системы, которыми оснащены гражданские лайнеры, несколько отличаются от военных, но принцип у них схожий. В отличие от первичного локатора, эта система работает в **активном режиме**. Лайнер имеет на борту специальное устройство – приемоответчик (транспондер), или коротко – ответчик. Он посылает кодированный сигнал в ответ на соответствующий запрос с передающей станции. В зависимости от разновидности поступившего запроса ответчик сообщает либо свой идентификационный код (запрос А), либо высоту лайнера (запрос С). Импульсы запросов чередуются между собой с очень высокой частотой, создавая видимость одновременной передачи информации по обоим запросам. Идентификационный код представляет собой число в восьмеричной системе, состоящее из четырех цифр (от 0 до 7). Он присваивается наземной службой и настраивается непосредственно на пульте управления ответчика на борту лайнера. Кроме того, есть и экстренные коды: например, код 7500 означает захват самолета, код 7600 – неполадки в системе радиосвязи.

Таким образом, первичный локатор засекает любые объекты в области своей «видимости», но не может идентифицировать их. А вторичный локатор с помощью ответчика получает всю информацию об объекте, но становится абсолютно бесполезным, если ответчик отключен. Следовательно, для того, чтобы авиадиспетчерские службы могли полномасштабно функционировать и иметь всю необходимую информацию о воздушном судне, обе системы должны работать в совокупности.

Теперь с этим багажом знаний перейдем непосредственно к интересующим нас событиям.

Вооруженные до зубов

Боинг-767-223ER авиакомпании *American Airlines*, выполнявший рейс 11 (*AA11*) поднялся в воздух в 7:59 и предположительно в 8:13 был захвачен террористами. Согласно официальной информации, на борту находились 81 пассажир и 9 членов экипажа. Внезапно пятеро пассажиров-террористов достают... нет, не пистолеты, не автоматы, не дистанционные пульта для взрыва бомбы, не кухонные ножи... они достают канцелярские резак для вскрытия картонных коробок. Размахивая этим грозным оружием, они приказывают остальным 76 пассажирам и бортпроводникам оставаться на своих местах и, не встретив сопротивления, вламываются в кабину пилотов. Там они, продолжая размахивать «финками», не встретив сопротивления и от пилотов (среди которых много бывших военных!), садятся за штурвал и уверенно ведут самолет к цели, используя полученные в летных школах общие знания и навыки, а об остальном прочитав в руководстве пользователя. И так четыре раза в течение одного дня на четырех разных рейсах...

Друзья мои, уже в этом месте можно было бы поставить точку и завершить повествование! Но если можно хоть на миг поверить во всю эту околесицу, то можно поверить во что угодно. В любые fuck-ты.

Ну, хорошо, вы мне возразите, что это не слишком убедительный аргумент. Допустим, что всех пассажиров и бортпроводников при виде резаков действительно сковало страхом, и они не могли пошевелиться. Допустим, что террористам удалось резаками взломать дверь кабины и «снять» пилотов. Причем произошло это так стремительно, что у пилотов даже не было времени сообщить об экстренной обстановке, выставив на ответчиках код 7500, что занимает

несколько секунд. Вот что говорится в официальном отчете комиссии Кина на этот счет:

Мы не знаем точно, как угонщики пробрались в кабину – правила Федерального управления гражданской авиации требуют, чтобы двери были закрыты и заперты во время полета. Может быть, они зарезали бортпроводников и забрали у них ключи или заставили их открыть дверь в кабину... В это время [пассажир] Дэниел Льюин (Daniel Lewin) получил удар ножом от одного из угонщиков, когда пытался его остановить... Угонщики распылили в салоне первого класса перцовый аэрозоль или какое-то другое слезоточивое вещество с целью вытеснить пассажиров и бортпроводников в хвостовую часть самолета. Они также утверждали, что у них есть бомба.

Что-то здесь не вяжется. Комиссии точно известно, что Льюин получил удар ножом, что угонщики распылили какую-то отраву и что они угрожали бомбой, но ей неизвестно, как именно они попали в кабину? Что за бред? Похоже, кое-кто в этой «комиссии по терактам» чересчур увлекся. Не знаю, как вы, а я не вижу способа, который позволил бы с такой точностью восстановить ход событий. Это только в голливудских фильмах показывают, что происходит в самолете перед тем, как его взрывают.

Ах, извините, ведь в официальном отчете утверждается, что вся информация была передана на землю по мобильным телефонам. В частности, бортпроводница Бетти Онг (Betty Ong) разговаривала 23 минуты, а бортпроводница Маделин Суини (Madeline Sweeney) – 25 минут. Ну надо же! Причем последние слова Суини были, как в дешевом голливудском кино: «Я вижу воду! Я вижу здания!» – и, выдержав мхатовскую паузу, да еще и с придыханием – «О, боже!.. Мы летим очень-очень низко... Мы летим слишком низко!». Это вообще уже маразм какой-то. Уж наверное проработавшая более двенадцати лет на этом маршруте и хорошо знавшая Нью-Йорк стюардесса выкрикнула бы что-то куда более

вразумительное, например: «О, боже, мы падаем на Манхэттен!»? Нет, это не произвело бы нужного эффекта на вскормленного Голливудом обывателя, который привык к дешевому драматизму. Кстати, весь этот пассаж записан исключительно со слов менеджера по обслуживанию (одновременно являвшегося и другом стюардессы) Майкла Вудварда (Michael Woodward), с которым Суини якобы говорила по телефону.

Проблема здесь в том, что звонки по сотовым телефонам с борта самолета не могут (по крайней мере, в 2001 году точно не могли) быть произведены по двум причинам. Первая – это скорость.

Почему сотовая связь названа «сотовой»? Потому что область покрытия разделена на зоны, или «соты». За связь на территории каждой «соты» отвечает базовая станция, эту «соту» обслуживающая. При попадании телефона в область вещания базовой станции, или «соту», происходит так называемое «приветствие», которое занимает не менее восьми секунд. Если вы едете в автомобиле, то при перемещении из одной «соты» в другую происходит процесс «передачи» вашего телефона от одной базовой станции другой, что тоже занимает несколько секунд. Крейсерская скорость самолета 900 км/ч не позволяет полноценно произвести этот процесс.

Марко Томпсон (Marco Thompson), президент компании *San Diego Telecom*, заявил, что мобильная связь теоретически могла бы работать в самолете только в случае низкого и очень медленного полета:

Сотовые телефоны не предназначены для использования в самолетах... Система «приветствия» не рассчитана на движение со скоростью 600 км/ч... [Она рассчитана] на максимальную скорость 100–150 км/ч.

Вторая причина – это высота. С января по апрель 2003 года в Канаде проводился эксперимент под названием

Проект «Ахиллес», целью которого было проверить возможность совершения звонков по сотовому телефону с борта самолета. Небольшие двух- и четырехместные самолеты типа *Даймонд-Катана* и *Сессна* летали по разным траекториям и на разных высотах, а для звонков применялись различные модели сотовых телефонов. Процент успешных дозвонков затем был переведен в вероятность совершения звонка и разбит по различным высотам, после чего экстраполирован на максимально возможный спектр высот. Результаты выглядели следующим образом: на высоте 1,2 км вероятность успешного дозвона оценивается в 40 %, на высоте 2,5 км – 10 %, на высоте 5 км – 2,5 %, на высоте 8 км – 0,9 %, на высоте 10 км – 0,6 %. Причем успешный дозвон означает только то, что сигнал вызова прошел успешно, но ведь еще надо поговорить, передать информацию, то есть необходима стабильная связь на протяжении какого-то времени, что только усложняет задачу. Причислим сюда еще фактор скорости, которая у *Сессны* в 3–4 раза ниже, чем у *Боинга*, радиопомехи и более основательную металлическую обшивку большого гражданского лайнера. Крис Долер (Chris Dahler), пилот одной из крупных авиакомпаний, лично убедился в невозможности применения сотовых телефонов на борту самолета:

Сама идея использования мобильного телефона во время полета является совершенно нецелесообразной. На высоте более трех километров он становится бесполезным, поскольку вы находитесь слишком высоко и перемещаетесь слишком быстро (таким образом, сменяя соты слишком часто), чтобы телефон мог дать сигнал. Он постоянно «сваливается» в режим поиска. Я замечал, что во время полета на крейсерской высоте телефон иногда находит сеть, пролетая над крупным городом, но всего лишь на несколько секунд.

Из всего вышесказанного логично заключить, что вероятность совершения успешного звонка длительностью

даже в одну минуту с борта пассажирского лайнера, летящего на крейсерской высоте и с крейсерской скоростью, стремится к нулю!

Без специального оборудования, о котором речь пойдет ниже, мобильный телефон на борту лайнера – даже сегодня вещь бесполезная. Моя подруга Елена Володина провела по моей просьбе тест состояния работоспособности сотового телефона во время перелета из Германии в Англию. Привожу ее подробный отчет:

Телефон: Nokia 6300

Самолет: Airbus A319

Крейсерская скорость: 830 км/ч

Крейсерская высота 11 900 м

18.21 – самолет выехал на взлетную полосу – *4–5 делений*

18.31 – самолет готов к взлету – *4 деления*

18.33 – высота 1000 м – *2 деления*

18.33:20 – самолет набирает высоту – *связи нет*

18.33:30 – самолет набирает высоту – *2–3 деления*

18.33:40 – высота 1500–2000 м – *связи нет*

18.34:00 – самолет вылетел за облака – *2 деления*

18.34:30 – самолет набирает высоту – *связи нет*

18.35 – выключена надпись «Пристегните ремни» – *связи нет.*

18.42, 18.47, 18.56, 19.00 – крейсерская высота – *связи нет.*

19.11 – включена надпись «Пристегните ремни» – *связи нет*

19.24 – самолет выпустил шасси – *связи нет*

19.26 – высота 1000–1500 м – *1–2 деления*

19.27 – высота 300–400 м – *4–5 делений*

19.28 – приземление – *4–5 делений*

Таким образом, использование сотового телефона на высоте более двух километров практически невозможно. А нам без тени смущения рассказывают, что с борта AA11 было сделано 2 успешных звонка, с борта UA175 – 3 звонка, с борта AA77 – 2 звонка и с борта UA93 – аж 9 звонков. Да-да, вне всякого сомнения! А крокодилы умеют летать!

В 2004 году компания *Qualcomm* совместно с *American Airlines* разработала систему, которая с помощью спутника обеспечивает звонки по сотовым телефонам с борта самолета, на котором устанавливается специальная мобильная базовая станция. 15 июля 2004 года был совершен пробный запуск системы: самолет кружился над западным Техасом, и пассажиры всюду называли родным и близким. Монте Форд (Monte Ford), руководитель информационной службы *American Airlines*, был в восторге:

Это так здорово! Я позвонил в офис. Я позвонил жене. Я позвонил другу в Париж. Они все меня прекрасно слышали, и я их отчетливо слышал.

Однако вице-президент компании при этом заявил, что полностью система будет готова к коммерческому использованию не раньше чем через два года.

Зачем *Qualcomm* и *American* тратили огромные средства на разработку новой системы, если 11 сентября 2001 года сотовые телефоны прекрасно работали на борту авиалайнера? Полагаю, что дальнейшие комментарии не требуются, и тему звонков с сотовых телефонов на этом можно успешно закрыть. Я также призываю своих читателей самостоятельно поэкспериментировать с мобильником на борту летящего с крейсерской скоростью авиалайнера, не оборудованного специальной базовой станцией, и рассказать автору о результатах.

Вернемся на борт *AA11*. По данным авиадиспетчеров, в 8:21 на борту лайнера был отключен ответчик. Вопрос – зачем? Если террористы намеревались влететь на этом самолете в небоскреб, то какая разница, включен ответчик или выключен? Более того, именно сам факт его выключения вызвал бы подозрения. Какой в этом был смысл? Отключение ответчика и отсутствие радиосвязи автоматически дает команду на перехват воздушного судна военными

самолетами. Другое дело, что по какой-то причине этого все равно не произошло, но об этом мы еще поговорим.

В 8:26 самолет совершил резкий поворот на юг – запомним этот момент, поскольку мы к нему еще вернемся. В 8:37 он начал резкое снижение – более чем на 1000 метров в минуту, в 8:43 вышел на окончательный курс столкновения и в 8:46 врезался в северную башню ВТЦ. Этот момент запечатлели братья Геден и Жюль Нодэ (Gédéon & Jules Naudet), которые именно в то утро снимали на улицах Нью-Йорка фильм о местных пожарных. Услышав гул самолета, Жюль Нодэ направил камеру вверх за считанные секунды до столкновения и поймал непосредственно момент удара лайнера в здание № 1 (северную башню) ВТЦ.

Беременный лайнер

Посмотрите внимательно на фотографии, приведенные ниже. Первое фото (рис. 2) – это полный кадр из фильма братьев Нодэ в момент, когда первый самолет врезался в северную башню ВТЦ.



Рис. 2. Вид на башни-близнецы в момент крушения первого самолета

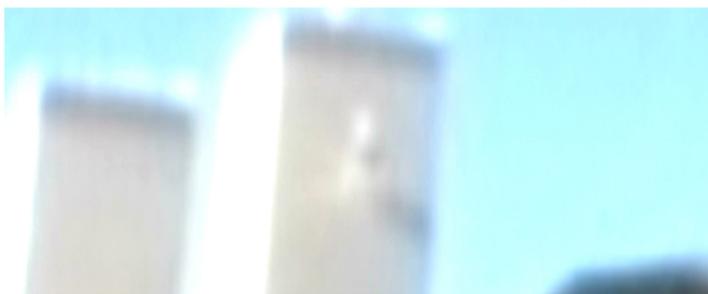


Рис. 3. Удар первого лайнера в северную башню

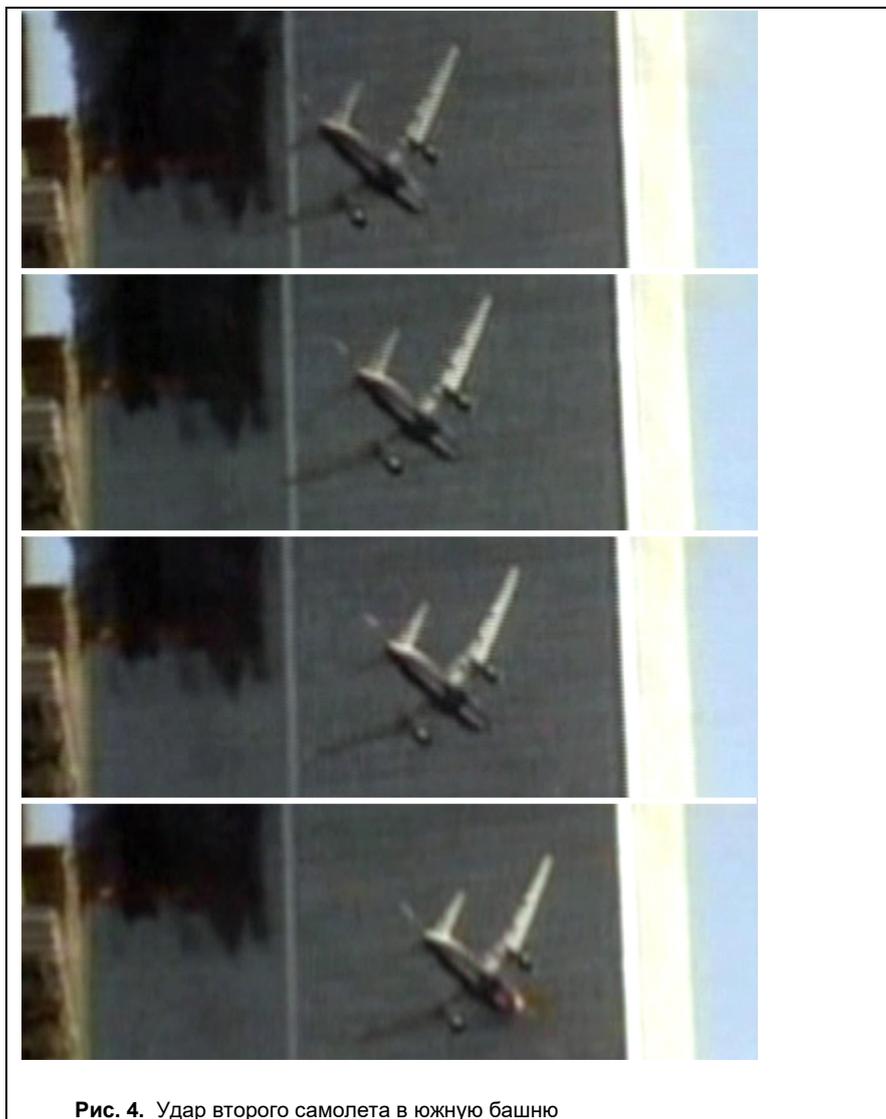
Другие четыре снимка на рис. 3 – это увеличенные фрагменты той же самой записи, разбитые на кадры по мере приближения самолета к зданию до самого момента крушения. Обратите особое внимание на предпоследний кадр – он разительно отличается от остальных, и одна деталь на нем просто обязана привлечь ваше внимание.

Качество фотографий, безусловно, оставляет желать лучшего. Однако этому есть ряд объективных причин. Для начала, эти кадры вроде как были **случайностью** и результатом невероятной серии совпадений. А даже если они и не были таковыми, то должны были выглядеть случайными. Но иметь в наличии такую запись было принципиально важно!

Каких совпадений? Даже если брать по минимуму, то вот они: время выезда пожарных на вызов по утечке газа оказалось идеальным; именно в то утро братья Нодэ снимали свой фильм; видеокамера была включена заранее, хотя снимать там по большому счету уже было нечего; они находились в идеальной позиции для наблюдения за «близнецами» (к сведению – в Нью-Йорке не так много точек, откуда беспрепятственно просматриваются сразу обе башни); они оказались именно с нужной стороны башен в нужный момент; перекресток в деловом центре мегаполиса оказался совершенно пуст в утренний час-пик (заблаговременно блокирован пожарными машинами), что также обеспечивало беспрепятственный обзор. Пока достаточно? Конечно, чудеса случаются, но на мой субъективный взгляд, вероятность одновременного совпадения **такого** количества благоприятствующих факторов должно стремиться к вероятности успешного звонка по сотовому телефону с борта *Боинга-767*...

Но вернемся к видеокадрам. Самолет достаточно удален от камеры, и отчетливо разглядеть что-либо не представляется возможным, а оператор приблизил

изображение уже после того, как произошло столкновение. Кроме того, получить высококачественные снимки с видеоряда само по себе достаточно сложно.



Если вы все же не заметили аномалию на третьем кадре рис. 3, это простительно. Ведь не зная, что искать, трудно увидеть что-то необычное. Поэтому оставим пока и этот вопрос открытым, чтобы чуть позже к нему вернуться.

Перейдем пока ко второму лайнеру – *Боингу 767-222*, выполнявшему рейс 175 авиакомпании *United (UA175)*. Сценарий повторяется практически один в один. По официальной информации, взлет из бостонского аэропорта Логан происходит в 8:14. В 8:42 самолет отклоняется от намеченного курса, а 8:45 отключается его ответчик. В 8:51 самолет резко поворачивает на юг и начинает снижение. Оставив Нью-Йорк в северо-восточной стороне, он делает еще один резкий поворот и выходит на окончательный курс столкновения, приближаясь к Нью-Йорку с юго-запада. В 9:02 происходит столкновение.

К этому моменту всевозможные телекомпании уже находились в Манхэттене, снимая горящий небоскреб – северную башню. Момент второго столкновения отчетливо заснят несколькими камерами, в том числе и с достаточно близкого расстояния. Это положительно сказалось и на качестве изображения, благодаря чему можно разглядеть некоторые любопытные детали.

Раскадровка, приведенная на рис. 4, взята с видеоряда канала *CNN* – зрители эти кадры видели неоднократно. Я также призываю вас внимательно их изучить на предмет аномалий, а в качестве дополнительного задания предлагаю найти аналогию последнего кадра рис. 4 с предпоследним кадром на рис. 3.

Итак, что же необычного на этих фотографиях? Если внимательно присмотреться к нижней части фюзеляжа самолета, то с правой стороны, где начинается крыло, отчетливо видно некое утолщение (рис. 5).

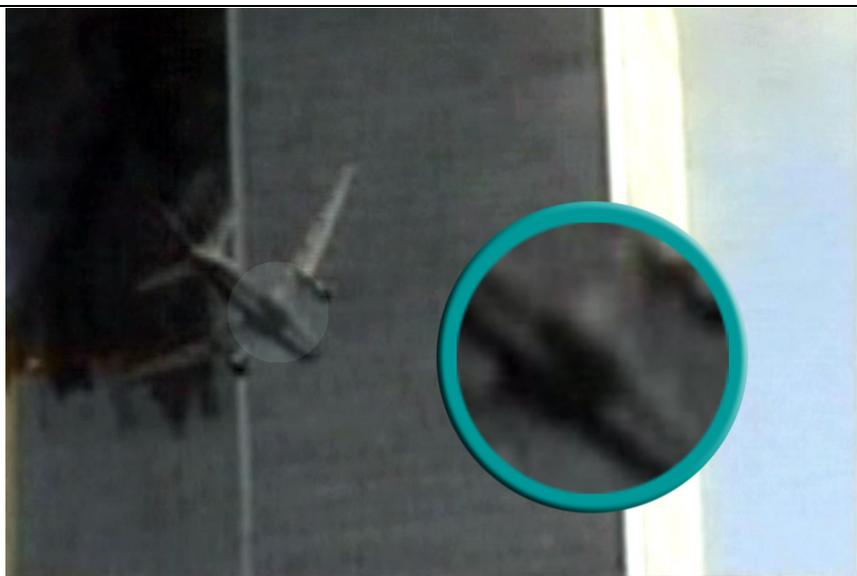


Рис. 5. Утолщение под фюзеляжем *Боинга-767*

Причем это совершенно явно не оптический обман и не игра света, поскольку сия «незапланированная беременность» отбрасывает вполне отчетливую тень на фюзеляж самолета, а освещенная сторона этого утолщения ярко отражает солнечный свет, что, вне всякого сомнения, лишний раз подтверждает **трехмерность** данного предмета. Я не случайно заостряю на этом внимание, поскольку правительственные апологеты пытаются убедить нас, что это всего лишь оптическая иллюзия. При этом одни утверждают, что это утолщение на самом деле является **отблеском света** от стыка крыла с фюзеляжем, а вторые не менее уверенно называют это же утолщение **тенью**.

В июне 2003 года журнал *La Vanguardia* в Барселоне, Испания, предложил одному из испанских университетов провести цифровой анализ этой видеозаписи от *CNN*. После тщательного исследования записи было составлено

закключение: объект под фюзеляжем действительно трехмерный и не является ни отражением, ни тенью, ни оптической иллюзией.

На рис. 6 – фотография, сделанная Робом Ховардом (Rob Howard) в момент, когда самолет подлетал к южной башне ВТЦ. Снова призываю вас присмотреться к нижней части фюзеляжа у правого крыла. Сомнений нет – некий посторонний объект довольно внушительных размеров действительно присутствует.

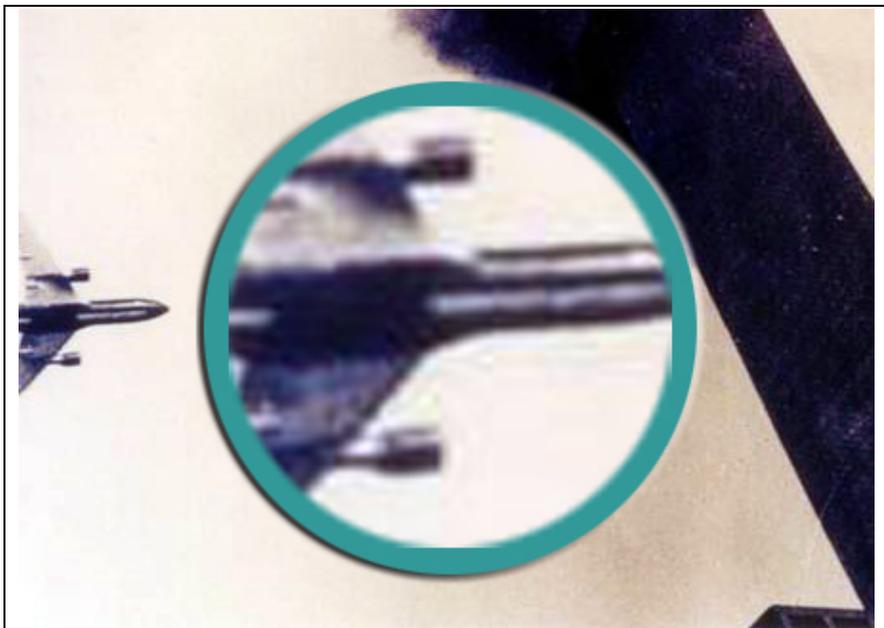


Рис. 6. Самолет перед столкновением с южной башней. Фотография Роба Ховарда

Запрос по поводу загадочной «брюхатости» лайнера был направлен в корпорацию *Боинг*. Эксперты *Боинга* ответили, что они от комментариев воздерживаются «в интересах национальной безопасности». Чем, собственно, и выдали

себя с потрохами, фактически признав: «Да, мы туда действительно что-то прилепили, но вам не положено знать, что именно». Не будь там ничего «лишнего», ответ корпорации был бы «в такт» прочим апологетам – это игра света, это тень, это оптическая иллюзия, это галлюцинации и так далее...

На рис. 7 показан обычный пассажирский *Боинг 767-222* авиакомпании *United*. Обратите внимание на две светлые полосы снизу и абсолютно плоский «живот».



Рис. 7. Пассажирский *Боинг-767-222*

На рис. 8 изображен именно тот самолет (регистрационный номер N612UA), который выполнял рейс *UA175*. Снимок сделан в августе 2001 года.



Рис. 8. Боинг-767, выполнявший рейс UA175

Теперь сравним фотографии на рис. 7 и 8 с фотографиями на рис. 4 – 6. Как говорится, «почувствуйте разницу»!

Вторая аномалия на последнем кадре рис. 4 – это яркая точка, отчетливо видная в тот момент, когда самолет врезается в здание. Причем она несколько смещена вправо от центра лайнера и находится с таинственным утолщением на прямой линии, параллельной фюзеляжу.

Что это? Солнечный зайчик? Блик света? Статический разряд? Дефект съемки?

Как известно, солнечный зайчик может быть виден только с **одной** стороны, с **одного** угла зрения. А эту вспышку зафиксировали **четыре** камеры с **четырёх различных** позиций.

Авторы видеозаписей, из которых взяты следующие три снимка (рис. 9), соответственно: Эван Фейрбэнкс (Evan Fairbanks) с канала ABC, не известный мне оператор канала *Spiegel TV* и чешский турист Павел Глава (Pavel Hlava).



Рис. 9. Удар самолета в южную башню (кадры из видеоряда)

Полагаю, что можно отбросить всякие сомнения относительно того, что вспышка на самом деле имела место. Причем она была столь интенсивной, что ее можно было разглядеть даже в яркий солнечный день. Что же это?

Пока не будем торопиться с ответом. Тем не менее, мы можем совершенно точно сказать, чем это вспышка **не является**. Она не является отражением или солнечным бликом, поскольку видна с четырех различных углов зрения. По той же причине она не может быть и дефектом съемки. Она не является статическим разрядом, поскольку он, во-первых, имел бы вид молнии, во-вторых, произошел бы между ближайшей к зданию точкой самолета – его носом, а мы видим, что вспышка смещена вправо, а в-третьих, в тот день были не те погодные условия, чтобы на фюзеляже лайнера мог накопиться статический заряд. Она также не является и результатом удара фюзеляжа самолета в здание, поскольку между точкой входа фюзеляжа в здание и вспышкой есть некоторое расстояние, то есть это два отдельных события.

Что касается аналогии с первым самолетом, то и на третьем кадре рис. 3 мы видим такую же вспышку – исключительно яркую! Причем видно, что вспышка не является результатом удара лайнера в здание, поскольку она исчезает, а самолет продолжает свое движение. А то, что эти кадры находятся в правильном хронологическом порядке,

подтверждает тень самолета, падающая справа от него на здание.

Марк Бирнбах (Mark Birnbach), репортер телеканала *Fox*, в момент катастрофы находившийся в непосредственной близости от места события, заявил в прямом эфире сразу после крушения *UA175*:

Я отчетливо видел круглую синюю эмблему на самолете, в передней его части. Но это совершенно определенно не было похоже на гражданский самолет, я не видел иллюминаторов... Я находился приблизительно в одном квартале от него... Он не был обычным самолетом, я никогда не видел такого самолета в аэропорту... и его присутствие здесь выглядело совершенно неуместным.

Вряд ли такой самолет мог пройти незамеченным и не вызвать вопросов в гражданском аэропорту – «беременный», без иллюминаторов, без характерной окраски и опознавательных знаков. Но тогда что это был за самолет? Откуда он взлетел? Где в таком случае настоящий рейс *UA175*? И что стало с его пассажирами? Все эти же вопросы в равной мере относятся и к рейсу *AA11*.

Замена в команде гостей

Авиадиспетчеры, как нас уверяют, проследили оба рейса от момента взлета до момента столкновения, и ошибки здесь быть не могло. Из аэропорта поднялись 2 пассажирских самолета, но с не меньшей уверенностью мы можем теперь утверждать, что в ВТЦ влетело нечто совсем иное, нежели гражданские самолеты, выполнявшие рейсы *AA11* и *UA175*. Как такое возможно?

А между тем, никакого волшебства здесь нет. Давайте вспомним, что у всех лайнеров в какой-то момент отключились ответчики. И теперь становится понятно, зачем!

В этой связи необходимо сделать уточнение, что авиадиспетчеры совершенно точно отследили рейс *AA11* лишь до 8:21, а *UA175* – до 8:46. Далее их «видели» только первичные локаторы, то есть в течение последующих 25 минут и до самого момента столкновения диспетчеры отслеживали нечто, предполагая, что это рейс *AA11*, но на самом деле это могло быть что угодно, поскольку идентифицировать объект с отключенным ответчиком уже невозможно. Все сказанное выше неминуемо приводит нас к единственно возможному выводу: в течение этих 25 минут пассажирский самолет был **заменен** на другой, который и влетел в ВТЦ. Точно таким же образом в период времени между 8:46 и 9:03 был заменен и *UA175*.

Чтобы понять возможность такой перетасовки, нам придется совершить исторический экскурс. В 1962-м году у американской военной верхушки чесались руки нанести удар по Кубе, после того как коммунистами был свергнут проамериканский диктатор Фульхенсио Батиста. Однако существовала небольшая проблемка – Фидель Кастро вел себя до безобразия прилично, не давая повода для атаки. А вторгнуться ну очень хотелось – ведь коммунистическая зараза находилась в опасной близости от берегов Америки!

Как известно, если нельзя, но очень хочется, то можно. И Генштаб США под предводительством Лаймана Лемнитцера (Lyman Lemnitzer) разработал операцию *Нортвудс* (Operation Northwoods), документы по которой были рассекречены в 1997 году. Суть операции заключалась в совершении открытых провокаций, саботажа и террористических актов против американских граждан. В частности, предлагалось взорвать американский корабль в заливе Гуантанамо и обвинить в этом Кубу, а также сбить бутафорский пассажирский самолет, выдав его за настоящий, и снова обвинить Кубу. Вот, как это описано в самом документе:

Можно спровоцировать инцидент, который убедительно продемонстрирует, как кубинский самолет атакует и сбивает чартерный гражданский лайнер, выполняющий рейс из США в сторону Ямайки, Гватемалы, Панамы или Венесуэлы. Пункт назначения необходимо выбрать именно с тем расчетом, чтобы маршрут пролегал через Кубу. Пассажирами могут быть студенты или любая другая группа людей с общими интересами, чтобы оправдать использование чартерного рейса вне обычного расписания.

На базе ВВС Эглин будет подготовлен самолет, покрашенный и пронумерованный как точный двойник гражданского зарегистрированного самолета, принадлежащего организации под патронажем ЦРУ в Майами. В назначенное время дублер, заполненный специально отобранными пассажирами под тщательно подготовленными вымышленными именами, будет заменен на настоящий гражданский самолет, управляемый дистанционно. Взлеты радиуправляемого и настоящего лайнеров будут скоординированы таким образом, чтобы обеспечить их randevu к югу от Флориды. После этого самолет с пассажирами опустится на минимальную высоту и приземлится на дополнительном поле авиабазы Эглин, где произойдет эвакуация пассажиров, а самолет будет возвращен к своему изначальному статусу. Радиуправляемый самолет тем временем продолжит свой путь по намеченному маршруту. Над Кубой он начнет передавать на международной частоте бедствия сообщение SOS о том, что его атакует кубинский МиГ. Передача этого сообщения будет прервана уничтожением самолета посредством радиосигнала. Это позволит радиостанциям Международной организации гражданской авиации в западном полушарии сообщить США о том, что случилось с их самолетом, тем самым избавив США от необходимости «продать» этот инцидент.

Проект был отвергнут Министром обороны Робертом МакНамарой (Robert McNamara), а спустя несколько месяцев и сам Лемнитцер отправлен в отставку президентом Кеннеди. Тем не менее, эта идея в течение почти 40 лет, что называется, витала в воздухе (простите за каламбур!) и в 2001

году блестяще воплотилась в жизнь. Правда, сегодняшние цэрэушники не удосужились даже покрасить самолет и хоть как-то его замаскировать. Потрясающая самонадеянность!

Что касается технологии дистанционного радиоуправления воздушными судами, то она, как мы видим, могла быть готова к опробованию (по крайней мере, теоретически) уже в 1960-х годах. На практике же она успешно применяется более двадцати лет. 1 декабря 1984 года принадлежавший NASA *Боинг-720*, сравнимый по габаритам с *Боингом-767*, взлетел с авиабазы Эдвардс и закончил свой путь умышленным крушением с целью проведения научных экспериментов. В течение 16 часов и 22 минут он летел на дистанционном управлении с манекенами в пассажирских креслах и произвел за это время более десяти взлетов и посадок.

Задача подмены одного самолета другим, по сути, сводится к тому, чтобы с выбранной авиабазы поднялся «дублер» и, обманув авиадиспетчеров, занял место исходного пассажирского лайнера. На приведенной схеме (рис. 10) показаны пути следования рейсов *AA11* и *UA175*, наложенные на рельеф местности. Данные получены от Национального управления по безопасности перевозок (National Transportation Safety Board – NTSB), организации, которая занималась анализом маршрутов «угнанных» самолетов. Путь *AA11* помечен точками *A–B–C–D–E*, путь *UA175* – точками *A–D–G–H–E*. Здесь есть два очень занимательных момента.

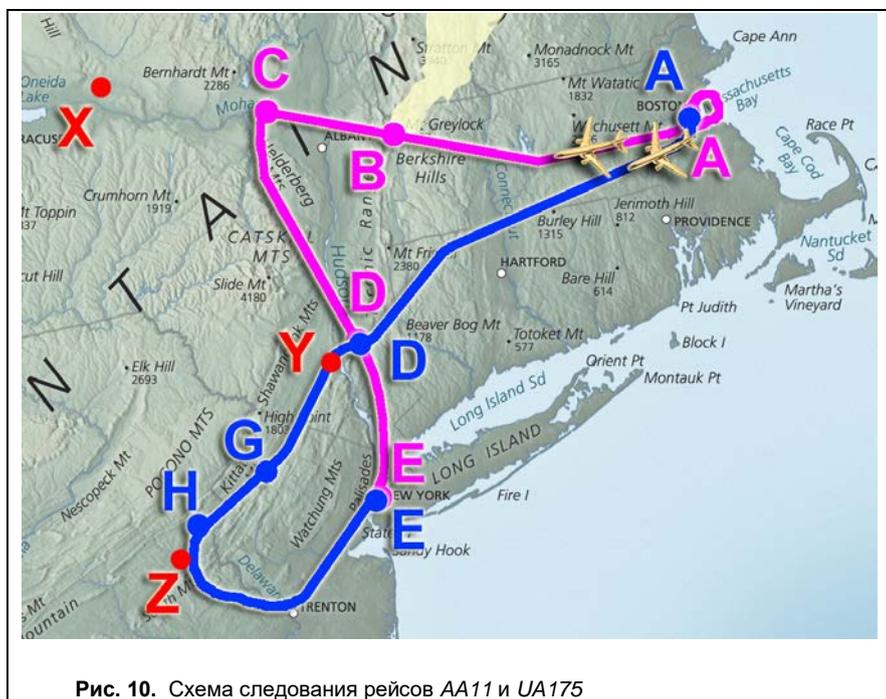


Рис. 10. Схема следования рейсов AA11 и UA175

Момент первый. В точке *B* (8:21) у рейса *AA11* отключается ответчик. И (надо же!) точно в этом месте проходит зона слабой видимости первичного локатора (выделена светлым фоном), но об этом знают только ВВС и Федеральное управление гражданской авиации – FAA (Federal Aviation Administration). Какое удивительное совпадение! Далее, в точке *C* (8:26) самолет предположительно делает резкий поворот почти на 100 градусов на юг. Однако если продолжить дальше прямую *B–C*, то она пройдет через долину реки Мохок и упрется в базу ВВС Гриффис (точка *X*). Долина реки – идеальное место, чтобы спрятаться от локатора. В сочетании со слепой зоной вряд ли можно найти более удачное место для замены

самолета! К примеру, настоящий рейс *AA11* летит на запад, а навстречу ему с авиабазы взлетает «дублер». В точке *C* они встречаются, после чего *AA11* следует дальше по прямой в сторону авиабазы, укрывшись в долине реки, а вместо него радиоуправляемый «дублер» поворачивает на юг и продолжает свой путь в сторону Нью-Йорка. Диспетчеры отслеживают этот лайнер, будучи в полной уверенности, что это *AA11*.

В этой схеме есть и дополнительные возможности, но я их приберегу напоследок, когда мы будем рассматривать все события 11 сентября в целом.

Момент второй. Мы видим, что оба рейса проходят через одну и ту же точку – *D*. Еще интереснее то, что оказались они там практически одновременно – в 8:39. Рядом находится город Нью-Уиндсор с авиабазой Старт (точка *Y*), в котором располагается база ВВС Национальной гвардии США и 105-ое транспортное авиакрыло, где «обитают» гигантские транспортные самолеты *C-5A*. Еще одно потрясающее совпадение?

Теперь обратимся к рейсу *UA175*. Здесь все гораздо интереснее. В то время, когда первый самолет влетел в северную башню, код ответчика *UA175* сменился дважды (точка *G*). Вот что пишет об этом официальный отчет комиссии Кина:

Через несколько секунд после крушения *AA11* код ответчика *UA175* сменился, затем снова сменился. Однако эти изменения были обнаружены только спустя несколько минут, поскольку один и тот же диспетчер в нью-йоркском центре отвечал и за *AA11*, и за *UA175*. Диспетчер знал, что *AA11* захвачен, и он был сосредоточен на поисках пропавшего самолета, который исчез в 8:46.

Вряд ли такая идеальная синхронизация по времени двух событий – крушения одного лайнера и смена кода у другого – была случайной. А что, если в это время был заменен не код,

а самолет? Исчезновение и крушение *A111* отвлекло внимание диспетчера, а в это время рейс *UA175* вполне мог быть заменен «дублером». Обращает на себя внимание и тот факт, что ответчик не был полностью выключен, как у *A111*, а лишь сменил код, причем дважды, отключившись всего на 30 секунд. Как пишет *Washington Post* (17 сентября 2001 года), в тот день ни одному самолету новый код сигнала не присваивался.

Что произошло на самом деле? Была это смена кода или замена самолета «дублером»? Я не знаю. Впрочем, как оказалось, разницы никакой – диспетчер, даже обнаружив другой код, все равно решил, что это *UA175*.

Точку *H* по ходу следования мы пока пропустим, она в данном контексте нас не интересует, но мы к ней вернемся чуть позже. Далее идет муниципальный аэропорт Куин-сити рядом с городком Аллентаун (точка *Z*), сразу после которого начинается разворот лайнера в обратную сторону.

Теперь вспомним про таинственную вспышку, отчетливо видную на фотографиях. Полагаю, что вдумчивый читатель теперь и сам может предположить, что это такое. Поскольку самолеты были военными – а мы теперь имеем все основания так утверждать, – то эта вспышка, вероятнее всего, являлась пуском реактивного снаряда, который гарантированно инициировал бы взрыв топлива в авиалайнерах. Что же касается утолщения, то оно вполне могло быть либо пусковой установкой для ракеты, либо дополнительным баком с горючим, либо еще чем-то... совершенно не похожим на арабского террориста с канцелярским резаком.

На рис. 11 изображен военный самолет *E-10 MC2A* на основе *Боинга-767-400*. Присмотримся к нему внимательно.

Во-первых, у него нет иллюминаторов. Во-вторых, ближе к хвостовой части на нем видна эмблема Вооруженных сил США... Она синяя и круглая, как описывал Марк Бирнбах. В-третьих, под фюзеляжем видна некая «беременность». И хотя

в 2003 году эта модель только проходила стадию разработки, разве не мог псевдо-рейс *UA175* быть, к примеру, неким экспериментальным прототипом будущего *MC2A*? Я в данном случае ничего не утверждаю, я просто привожу это как пример, а вы уж решайте сами...



Рис. 11. Военный самолет *E-10 MC2A*

Боинг-767 и *Боинг-757* вообще удобно использовать как базовые модели для вспомогательных военных самолетов, поскольку эти лайнеры обладают оптимальным сочетанием необходимых качеств – они вместительные, способны преодолеть большие расстояния без дозаправки, при этом оставаясь достаточно маневренными в известных пределах.

А теперь самое интересное касательно псевдо-рейса *UA175*. Взглянем еще раз на схему 10 и обратим внимание на финальный прямой участок его пути. Он начинается в районе города Трентон. Расстояние между Трентоном и Нью-Йорком по прямой составляет 85 километров. Для ровного счета можно даже считать его равным 80. Согласно официальным данным, самолет преодолел это расстояние за 4 минуты. Найдем среднюю скорость лайнера на данном участке:

$$V = 80 \text{ км} / 4 \text{ мин} = 20 \text{ км/мин} = 1200 \text{ км/ч.}$$

Друзья мои это скорость звука! Приходилось ли вам слышать о сверхзвуковом *Боинге-767*? Мне тоже нет. В технических характеристиках *Боинга-767-200* сказано, что его максимальная крейсерская скорость на высоте 12 км составляет 915 км/ч. Но еще раз подчеркну – это на высоте двенадцать тысяч метров, где плотность воздуха в **пять раз** ниже, чем на уровне моря, а наш лайнер влетел в здание на высоте нескольких сотен метров. В тех же технических характеристиках сказано, что максимально допустимая скорость *Боинга-767-200* (так называемая V_{ne} – Velocity Never Exceed), превысив которую самолет просто начнет разрушаться, составляет 0,86 скорости звука, то есть около 1000 км/ч. Поэтому даже если бы самолет умудрился все-таки развить скорость звука, он бы рассыпался еще задолго до Манхэттена. То, в чем нас хотят тут уверить, **невозможно чисто физически!** Значит, кто-то врет. И у меня ощущение, что именно NTSB, поскольку сомнений в том, что в здание влетел *Боинг*, быть не должно: это видели многочисленные свидетели, это запечатлено на всевозможных видеозаписях, да и размеры дыры в здании вполне соответствует габаритам *Боинга-767*.

Между прочим, если «террористы» хотели причинить максимальный ущерб, почему они не угнали *Боинги-747*, которые почти в два раза массивнее и больше 767-ых моделей и несут в себе гораздо больше горючего? А все потому же – 747-ую громоздкую махину подменить гораздо труднее, не говоря уже о том, что *Боинги-747*, находящиеся на вооружении американской армии, можно пересчитать по пальцам (на 2005 год их насчитывалось всего 7, причем все они использовались для достаточно специфических целей). И зачем «террористам», чтобы разнести Нью-Йорк, понадобилось угонять самолеты из Бостона? Ведь в Нью-Йорке есть два замечательных аэропорта, откуда можно угнать все, что душе угодно: это гигантский аэропорт им.

Джона Ф. Кеннеди и небольшой аэропорт Ла-Гуардия. А еще в непосредственной близости есть крупный аэропорт Ньюарк в Нью-Джерси, откуда Манхэттен находится в зоне прямой видимости – они были бы там уже через пару минут! Но нет, им всем приспичило непременно сделать крюк и попетлять по окрестностям, рискуя быть перехваченными.

Да, кстати, а где были силы ПВО США? Как они могли допустить подобное, причем четырежды в течение всего лишь пары часов? О-о, это очень интересный вопрос! Но вам придется немного потерпеть, поскольку он сто́ит того, чтобы под него отвести отдельную главу. Мы к нему обязательно вернемся, обещаю!

6 мая 2004 года газета *Washington Post* опубликовала статью Сары Кеолани Гу (Sara Kehaulani Goo), содержащую достаточно любопытную информацию. По сообщениям некоего правительственного отчета, как минимум шесть авиадиспетчеров рассказали о своих переговорах с террористами, находившимися за штурвалами угнанных 11 сентября самолетов, и их интервью было записано на кассету. Сие действие происходило в авиадиспетчерском центре города Ронконкома, штат Род-Айленд. Однако затем эту кассету уничтожил один из менеджеров FAA. Причем якобы никто из руководства FAA даже не успел ни прослушать, ни законспектировать, ни скопировать эту запись.

Поскольку к любым правительственным отчетам я отношусь заведомо скептически, я мог бы усомниться вообще в существовании такой кассеты. Но предположим, что в кои-то веки они не лгут. Вся эта история, как и остальные в тот день, выглядит довольно сомнительно. Какой изначально был смысл в этой записи, если ее уничтожили, даже не прослушав? Может быть, показания диспетчеров не укладывались в заранее созданный «формат»? Был ли кто-то еще, кто вел эту запись? Или диспетчеры собрались в комнате, включили диктофон и

наговорили на кассету что-то, радикально отличающееся от официальной теории заговора? А если так, значит, хоть кто-то ее прослушал прежде, чем уничтожить или дать приказ об уничтожении. И уж совсем я не верю в то, что не было сделано ни одной копии этой записи.

А как сам менеджер объяснил уничтожение пленки? Он сказал, что диспетчеры были в состоянии слишком сильного стресса, чтобы дать осознанное согласие на запись. Очень правдоподобно! Значит, кто-то другой вел эту запись? Кто? И почему эти авиадиспетчеры ничего не говорят и не раздают интервью направо и налево? Их заставили замолчать? Кто и каким образом?

Между прочим, эта кассета была уничтожена весьма оригинальным способом: если верить работникам FAA, менеджер разломал ее в руках, после чего разрезал пленку на множество частей и раскидал их по разным мусорным бакам. Так, чтобы уж наверняка никто не мог собрать этого «Шалтая-Болтая». Обычно таким «варварским» способом не избавляются от просто бесполезной или ненужной вещи, что лишний раз наводит на мысль, что она вполне могла представлять определенную опасность. Опасность для тех, кому есть что скрывать. И это явно не бен Ладен. Данный инцидент, полагаю, также объясняет и то, что к этому дню не было ни одного пространного интервью ни с одним из авиадиспетчеров, непосредственно отслеживавших «захваченные» 11 сентября самолеты.

Существует еще одна любопытная версия, согласно которой рейса AA11, равно как и AA77, вообще в тот день не существовало. Дело в том, что в базе данных Управления транспортной статистики BTS (Bureau of Traffic Statistics) информация по этим двум рейсам на 11 сентября отсутствует, как если бы они были отменены. Однако данные и на 10 сентября, и на все предыдущие дни есть. Нужно заметить, что информация в эту базу поступает напрямую от

авиакомпаний, и контроль ее своевременности и точности достаточно жесткий. Означает ли это, что данные два рейса в тот день так и не взлетели? Я оставляю этот вопрос пока открытым, потому что он должен восприниматься в общей картине всего произошедшего 11 сентября, но этот факт очень значителен для окончательного анализа.

Косвенным свидетельством отмены рейсов может служить и невероятная путаница со списками пассажиров. Для каждого рейса любой авиакомпании в мире существует только один официальный список пассажиров, который находится в ведении авиакомпании. Однако по всем четырем «угнанным» 11 сентября рейсам информация о пассажирах настолько противоречива, что невольно задаешься вопросом – а был ли мальчик? Может быть, мы вообще имеем дело с вымышленными именами и «мертвыми душами»? Николай Васильевич небось и не предполагал, что его идеи будут использованы в таком контексте!

В частности, по рейсу *AA11* авиакомпания *American* опубликовала в один день 12 сентября два различных списка – в одном было 77 пассажиров, в другом 75. В тот же день газета *Washington Post* выдала список из 89 пассажиров. Газета *Boston Globe* тоже напечатала 89 имен, но они частично не совпадали с данными *Washington Post*. Газета *USA Today* упомянула поименно лишь 75 человек. Новостное агентство *Fox* с самого начала приводило список из 81 фамилий, который, в конце концов, был «утвержден» и стал «официальными данными». Но даже после этого некоторые фамилии из списка рейса *AA11* совершенно непонятным образом также оказались и в списке пассажиров рейса *UA175*. Либо это еще одно невероятное совпадение, либо половина фамилий была просто взята с потолка и высосана из пальца.

По утверждению главного судмедэксперта Нью-Йорка доктора Чарльза Хирша (Charles Hirsch), среди тех, кого удалось опознать в Нью-Йорке, были пассажиры,

поднявшиеся на борт рейсов *AA11* и *UA175* – это ли не доказательство того, что в ВТЦ влетели именно пассажирские самолеты?

Мне очень трудно поверить в эту информацию. В официальном отчете говорится, что от *AA11* были найдены только часть шасси, несколько кресел и... паспорт (очень правдоподобно!) одного из «угонщиков» (ну кто бы сомневался!), а от *UA175* – обломок фюзеляжа (что интересно – с иллюминаторами), часть шасси и один двигатель. Причем эти запчасти были разбросаны на некотором удалении от «эпицентра». Все это могло худобно «прокатить», но ребята явно перестарались с паспортом, из-за чего остальные найденные «свидетельства» тоже теперь вызывают у меня большие сомнения.

Интересно отметить, что существует целых четыре версии истории с найденным паспортом. Во-первых, нам предлагают два варианта имени угонщика (и, соответственно, владельца паспорта) – это Мохаммед Атта и Сатам аль-Суками. Во-вторых, сначала сообщалось о том, что паспорт был найден **после** обрушения башен. Затем, видимо, поняв, что это выглядит слишком неправдоподобно, наши сказочники поменяли историю. Теперь оказалось, что паспорт обнаружили спустя несколько минут после того, как самолет влетел в здание ВТЦ. И это, конечно же, просто на порядок правдоподобнее!

А еще меня смущает обломок фюзеляжа длиной не более трех метров, очень удачно найденный – где бы вы думали – **на крыше** здания ВТЦ-5 (рис. 12). Судя по тому, что он вообще не несет на себе следов термических повреждений, он вполне мог быть положен туда заранее и пролежать незамеченным бог знает сколько времени, чтобы быть обнаруженным именно в нужный момент. Вероятно, устроители шоу предвидели возможность появления кого-то не в меру наблюдательного, кто заметит самолет без

иллюминаторов, и заранее обеспечили себе «алиби» с целью этого наблюдателя дискредитировать. А ведь это почти сработало, только наблюдателем оказался вышедший в прямой эфир репортер телеканала *Fox*.

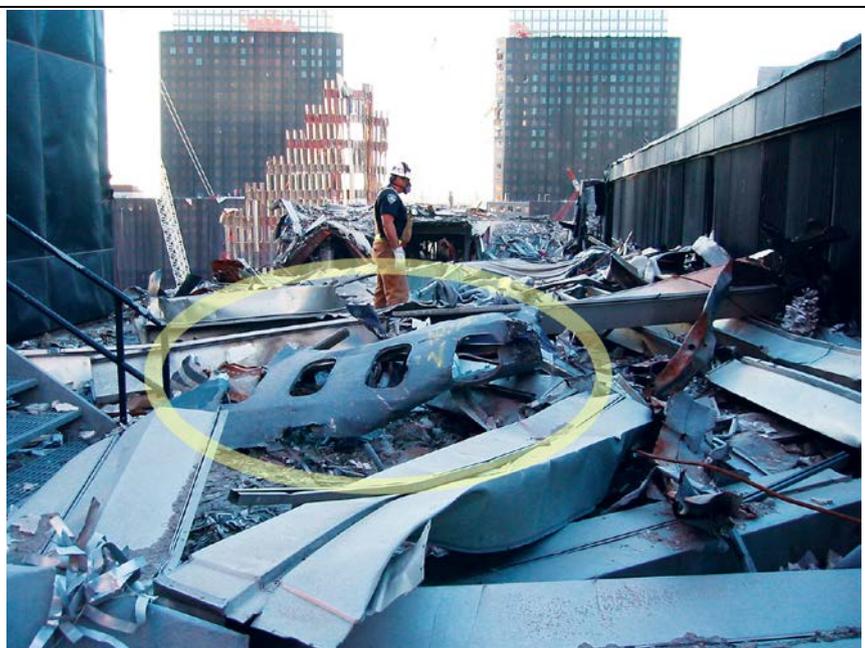


Рис. 12. Обломок фюзеляжа на крыше ВТЦ-5

Забегая вперед, предлагаю вам взглянуть на рис. 13 в следующей главе и посмотреть, где стоит здание ВТЦ-5. Учитывая направление удара лайнера, позволю себе выразить серьезные сомнения в том, что обломок фюзеляжа мог приземлиться именно туда. Официальную версию о том, что он вылетел через противоположную стену башни, я принять никак не могу. Если бы его обнаружили на крыше ВТЦ-4, это было бы, по крайней мере, логично. Но по каким законам физики обломок фюзеляжа (почти неповрежденный) оказался

на крыше ВТЦ-5, для меня остается большой загадкой. Разгадка которой мне видится только в том, что он не имел ровно никакого отношения к самолету, влетевшему в здание ВТЦ-2.

Двое пожарных – Майк Беллоун (Mike Bellone) и Николас Демаси (Nicholas DeMasi) – рассказали, что им удалось обнаружить три из четырех бортовых самописцев («черных ящиков») с лайнеров, потерпевших крушение в Нью-Йорке, однако ФБР их спешно конфисковало с требованием даже не упоминать об этом. Кроме того, есть показания и работника NTSB, который сообщил:

Самописцы были у нас... вам придется узнать у ФБР их местонахождение, но мы с ними работали.

С другой стороны, представитель ФБР Стивен Кодак (Stephen Kodak) заметил:

Насколько мне известно, бортовые самописцы самолетов, влетевших во Всемирный Торговый Центр, так и не были обнаружены. По крайней мере, мы их точно не видели.

Еще интереснее то, что показания Беллоуна и ДеМаси опровергает само пожарное управление Нью-Йорка. Официальный представитель NTSB также опровергает факт работы над самописцами. И чему верить?

Так или иначе, не разрушенные ударом в здание и взрывом части самолета, застрявшие внутри небоскребов, после их обрушения все равно были обращены в пыль, как и прочее содержимое башен. Вот что рассказал об этом пожарный Джо Касалиджи (Joe Casaliggi), работавший на разборе завалов:

У нас было два 110-этажных офисных здания. Мы не обнаружили ни одного стола. Мы не обнаружили ни одного кресла. Мы не обнаружили ни телефона, ни компьютера. Самый большой обломок телефона, который мне удалось

найти – это половина его клавишной панели. Здания превратились в пыль.

Если ничего не осталось ни от самолетов, ни от мебели, ни от офисной техники, то что в таком случае могло остаться от пассажиров? Да там даже ДНК извлекать было уже не из чего! Что там опознали? Молекулы кремированной плоти, присыпанной строительной пылью?

Так что пускай уж наши эксперты определяются – либо им удалось опознать кого-то, тогда пусть расскажут, где останки самолетов и что это были за лайнеры; либо они не опознали вообще ничего и никого. Не будем также забывать, что по официальной версии температура внутри горевших небоскребов была столь высокой, что привела к ослаблению стальных несущих конструкций! Какое уж тут «опознали»...

Близнецы: от расцвета до заката

Строительство Всемирного Торгового Центра началось в 1966 году. Первым «выросло» здание № 1 – северная башня, в 1972 году. Год спустя было готово и здание № 2 – южная башня. Высота северной башни составляла 417 метров, южной – 415. Небоскребы-близнецы имели по 110 этажей. Здания №№ 1–6 ВТЦ занимали целый квартал южного Манхэттена, а 47-этажное здание № 7 ВТЦ располагалось в соседнем квартале, отделенное от основного комплекса улицей Везей-стрит (рис. 13).

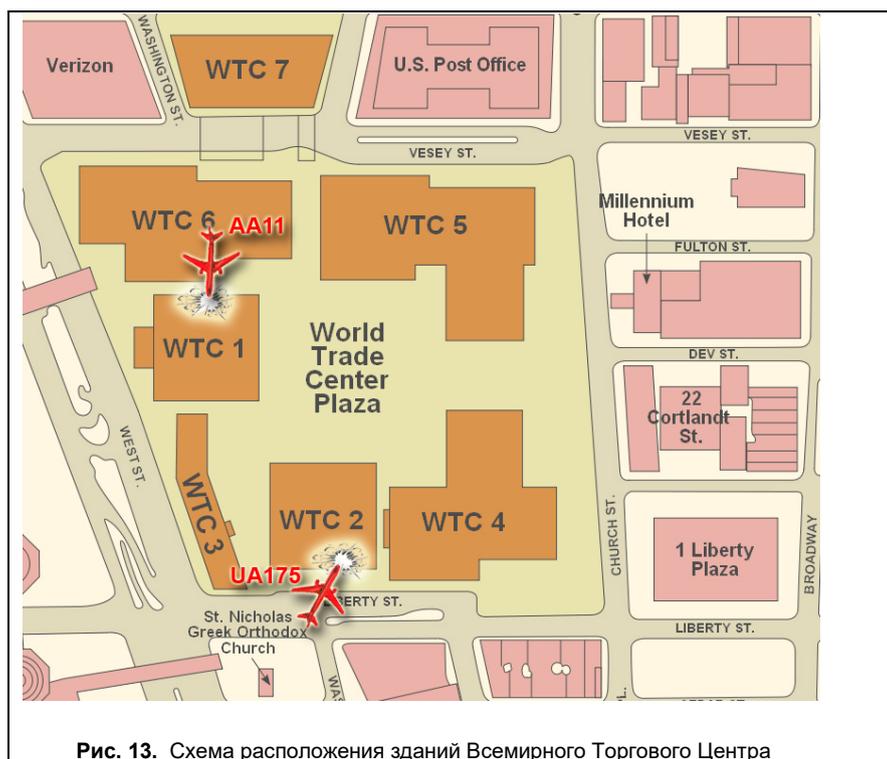
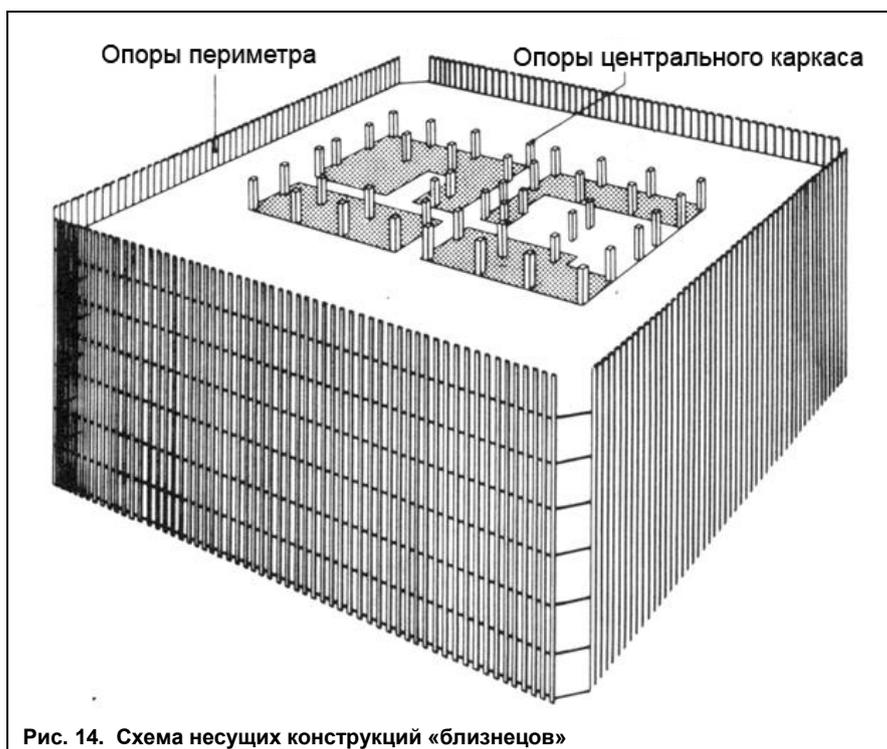


Рис. 13. Схема расположения зданий Всемирного Торгового Центра

Запас прочности

Башни-близнецы были спроектированы и построены с колоссальным запасом прочности. Несущие конструкции «близнецов», изготовленные из стопроцентной стали, включали в себя центральный опорный каркас и стены периметра (рис. 14).



Центральный каркас (так называемое ядро) размером 42×24 метра проходил по всему зданию – от самого основания до крыши – и представлял собой систему из 47 стальных опор (колонн). Внутри этого ядра располагались

лифты, лестницы и различные технические, подсобные и рабочие помещения. Каждая стальная опора, в свою очередь, имела коробчатое (прямоугольное) сечение до 85 этажа, и H-сечение с 85-го этажа и выше. Размеры сечения варьировались от 90×30 см у внутренних опор ядра до 130×55 см у внешних. Толщина стальных сторон опор также различалась: на нижних этажах она достигала 100 мм, на верхних – всего 6 мм (рис. 15). Сегменты опор изготавливались в Японии по особой технологии из сверхпрочной стали, сертифицировались в США специальной лабораторией и по мере возведения небоскреба приваривались к уже установленным сегментам на месте.

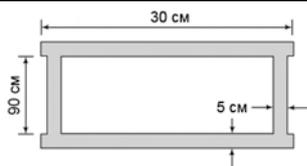


Рис. 15. Сечение опоры центрального каркаса из средней части здания

Стены периметра представляли собой плотные решетчатые структуры, состоявшие из вертикальных колонн и горизонтальных перемычек (рис. 16 и 17). Они поставлялись сегментами из намертво сваренных трех опор и трех перемычек. Сами сегменты крепились друг к другу болтами. Еще один любопытный нюанс заключался в диагональной установке этих сегментов, что исключало присутствие стыков на одном горизонтальном уровне у двух или более соседних сегментов. Этим достигалась большая прочность стен периметра, без прямых линий излома.

Каждая стена здания насчитывала 59 таких опор, и еще по одной опоре приходилось на каждый из «скошенных» углов башни. Таким образом, весь периметр состоял из 240

несущих опор. Как и в случае с опорами центрального каркаса, размер сечения с высотой уменьшался – от 70 мм в нижней части здания до 6 мм в верхней его части. Со всех сторон конструкции периметра покрывались огнеупорным материалом, а фасады отделывались алюминием. Опоры ядра также имели огнестойкий защитный слой.

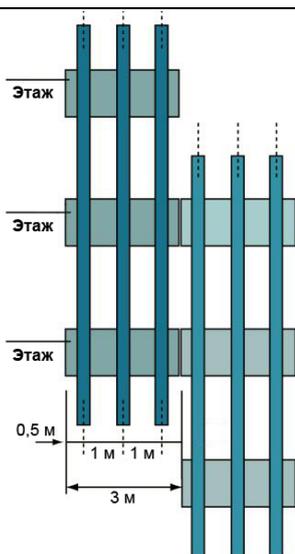


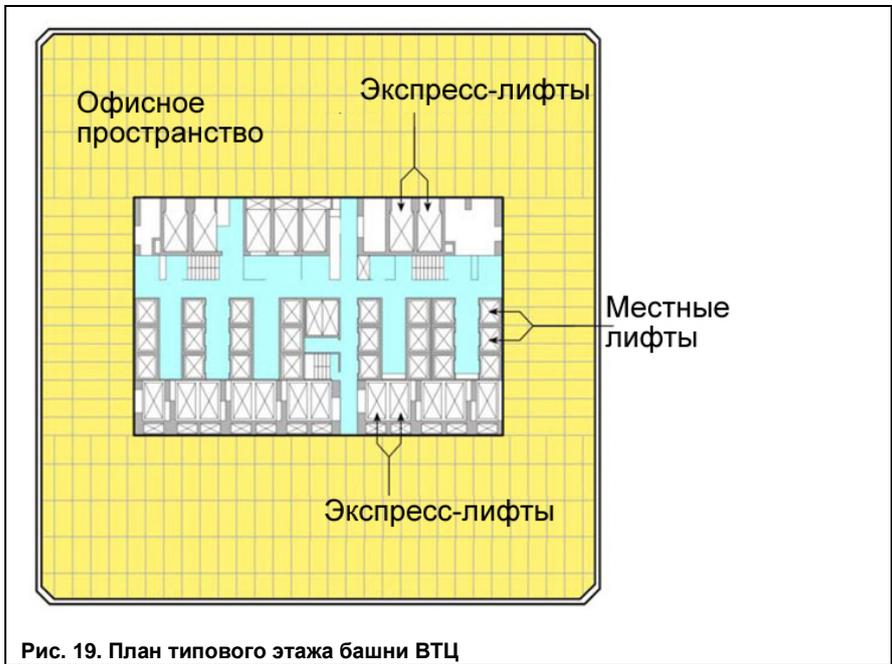
Рис. 16. Сегменты опор периметра Рис. 17. Так это выглядело в реальности

Центральный каркас соединялся с периметром целой «паутиной» конструкций, к которым крепились рифленые стальные платформы. В эти платформы заливался специальный облегченный бетон, толщина слоя которого составляла 10 см. Но эта составная бетонная плита не просто покоилась на платформе, она была жестко к ней привязана за счет анкеров верхнего пояса перекрытия, проходящих внутрь плиты и служащих соединителями, обеспечивающими

совместную «работу» бетона и стали. На рис. 18 показана рифленая платформа и штыри (анкеры), с помощью которых осуществлялась прочная связь составной бетонной плиты с металлоконструкцией. Вся эта структура служила перекрытием между этажами, на которых находились офисные помещения (рис. 19)



Рис. 18. Рифленые платформы готовы к заливке бетона



На центральный каркас ложилась основная нагрузка от веса здания. Периметр тоже частично выполнял эту функцию, однако главной его задачей было принимать на себя ветровую нагрузку, которая является очень серьезным фактором для любого высотного здания. «Близнецы» были спроектированы с таким расчетом, чтобы выдержать ураганный ветер до 220 км/ч, который означает поперечную нагрузку на здание приблизительно в 6 000 тонн. В случае ветра всегда имеет место некоторое отклонение (прогиб) здания под его воздействием, несмотря на прочность несущих конструкций, и чем сильнее ветер, тем сильнее будет этот прогиб.

Главный инженер-проектировщик Всемирного Торгового Центра Лесли Робертсон (Leslie E. Robertson) рассказал, что во время одного из ураганов ветер силой в 150 км/ч (почти 42

метра в секунду) привел к статическому прогибу здания на 114 см, за которым последовали колебания вокруг оси отклонения еще на 84 см в каждом направлении с периодичностью в 11 секунд. Таким образом, порыв ветра в 150 км/ч вызвал почти двухметровое отклонение здания от вертикальной оси.

Чтобы при таком ветре не нарушилась внутренняя структура здания, ветровая нагрузка должна передаваться от периметра к ядру, за счет чего он будет прогибаться синхронно с периметром. Для этого требуются мощные стальные балки, связывающие периметр с центром. В противном случае периметр под действием ветра будет смещаться, в то время как центральный каркас останется на месте. Это неминуемо приведет к деформированию горизонтальных перекрытий и вследствие этого к многочисленным обрушениям этажей здания. За те 30 лет, что «близнецы» простояли, этого не случилось, следовательно, наше предположение о прочной связке периметра с ядром должно быть верным. Я неслучайно заостряю внимание на этом аспекте, поскольку он является очень важным для дальнейшего анализа.

По некоторым данным, основой межэтажных горизонтальных перекрытий служили балочные и решетчатые фермы, несущие настил. Особенно за эту систему ратуют официальные версии, чтобы использовать ее как аргумент хлипкости всей конструкции и последующего обрушения. По их мнению, между периметром и центральным каркасом вообще не существовало сколь-нибудь серьезных связующих конструкций, за исключением основания здания и самого верха. А это, между прочим, пролет в 400 метров без промежуточных жестких элементов! Как такое может быть? Это предполагает, что либо конструкторы были полными идиотами, либо это банальная дезинформация.

В *Engineering News-Record* от 1 января 1970 года читаем:

На 41-м и 42-м этажах в обоих зданиях будет располагаться механическое оборудование. Чтобы справиться с такой нагрузкой, эти этажи спроектированы как плиты с мощным структурным стальным каркасом. Остальные этажи (кроме 75 и 76, которые также предназначены для механического оборудования) будут базироваться на типичных балочных фермах со стальным настилом.

Итак, мы имеем уже не один пролет в 400 метров, а три пролета по 120–140 метров каждый. И хотя в чертежах эти механические этажи четко обозначены, официальная версия все равно невзначай «забывает» про эти промежуточные укрепленные этажи в своем детальном анализе.

«Близнецы» были рассчитаны так, что кроме ветровой нагрузки могли выдержать лобовой удар *Боинга-707*, самого крупного в те годы пассажирского авиалайнера. В начале 1970-х годов уже упомянутый Лесли Робертсон просчитал эффект от столкновения *Боинга-707* с башней ВТЦ. О результатах он сообщил в газету *New York Times*, утверждая, что башни выдержат удар лайнера, летящего со скоростью 960 км/ч, т. е. приняв на себя удар лайнера, небоскреб останется стоять, не подвергшись серьезным структурным разрушениям. Другими словами, центральный каркас и оставшийся стоять периметр выдержат дополнительную нагрузку, образовавшуюся за счет отсутствия снесенной части несущих конструкций. Именно с таким запасом прочности были построены «близнецы»!

Фрэнк ДеМартини (Frank DeMartini), один из руководителей проекта возведения ВТЦ, подтверждает эту мысль:

Здание спроектировано с таким расчетом, чтобы выдержать удар *Боинга-707* с максимальной взлетной массой. Это был самый крупный самолет того времени. Я уверен, что здание выдержало бы даже несколько ударов

самолетов, поскольку его структура напоминала частую сетку от комаров, а самолет – это как карандаш, который эту сетку протыкает и не оказывает влияния на структуру остальной ее части.

Расчетный *Боинг-707* по параметрам очень близок к влетевшему в ВТЦ *Боингу-767*:

Модель	Взлетная масса	Длина	Размах крыльев	Крейсерская скорость
<i>707-320B</i>	152 т	46,6 м	44,4 м	970 км/ч (269 м/с)
<i>767-200ER</i>	180 т	48,5 м	47,5 м	850 км/ч (236 м/с)

Как мы видим, двухмоторный *Боинг-767* немного тяжелее, габаритнее и медленнее четырехмоторного *Боинга-707*, однако более высокая скорость 707-го с лихвой компенсирует его меньший вес. А сомневающимся предлагаю вспомнить школьный курс физики с целью вычисления кинетической энергии для каждого из лайнеров:

$$E_k = \frac{1}{2}(mv^2), \text{ где } m \text{ – масса, } v \text{ – скорость.}$$

Подставив наши данные в формулу и немного округлив результаты, получаем:

$$E_k(\text{Боинг-707}) = 0,5 \times 152\,000 \times 269^2 = 5,5 \text{ миллиардов Джоулей}$$

$$E_k(\text{Боинг-767}) = 0,5 \times 180\,000 \times 236^2 = 5,0 \text{ миллиардов Джоулей}$$

Таким образом, в обычном крейсерском режиме кинетическая энергия *Боинга-707* на 10% выше, чем у

Боинга-767. В этой связи справедливо будет признать, что «близнецы» по расчетам должны были успешно противостоять атаке *Боинга-767*.

По официальным данным, скорости двух лайнеров в момент столкновения с башнями ВТЦ составляли, соответственно, 705 км/ч (196 м/с) и 865 км/ч (240 м/с). Подставив эти числа в формулу и округлив результат, получаем:

$$E_k(\text{рейс AA11}) = 0,5 \times 180\,000 \times 196^2 = 3,5 \text{ миллиардов Джоулей}$$

$$E_k(\text{рейс UA175}) = 0,5 \times 180\,000 \times 240^2 = 5,2 \text{ миллиардов Джоулей}$$

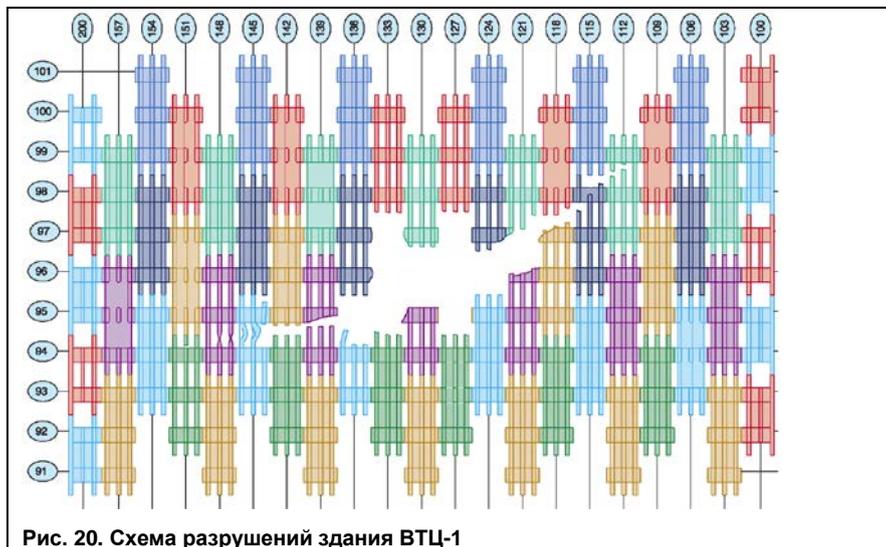
По этим расчетам энергия первого самолета вообще смехотворна. Энергия, которую нес в себе второй самолет, также укладывается в допустимые рамки. При этом мы сделали допущение, что лайнеры имели максимальную взлетную массу, чего на самом деле не было.

На рис. 20 схематически изображен ущерб (схема взята из отчета FEMA (Federal Emergency Management Agency) – Агентства по чрезвычайным ситуациям), причиненный опорам периметра северной башни, а на рис. 21 приведена фотография зоны ее разрушений. Я даже не буду приводить аналогичные схемы для южной башни, поскольку там разрушения еще менее значительны.

Отбросив всю «шелуху» в виде впечатляющего огненного шоу, необходимо признать, что ущерб, причиненный зданию, не имел катастрофических масштабов. Тот факт, что здание простояло более полутора часов, говорит о том, что центральный каркас в момент взрыва уцелел, констатируя правильность расчетов проектировщиков. Это же, как ни странно, подтверждает и официальный отчет:

Несмотря на столь впечатляющий визуальный эффект, эти огненные шары не были взрывами как таковыми и не создали взрывной волны. В случае детонации расширение горящих газов произошло бы в микросекунды, а не в течение

наблюдаемых двух секунд. Таким образом, несмотря на наличие некоторого избыточного давления, маловероятно, что эти огненные шары, вспыхнувшие снаружи зданий, привели к структурным повреждениям.



Как закалялась сталь

Итак, здание выдержало первый удар. Тем не менее, в последующие полтора часа в результате пожара случилось нечто, спровоцировавшее обрушение башни. Кстати, это первый и единственный случай в мировой истории, когда небоскреб превращается фактически в груды руин в результате полуторачасового пожара – это если верить официальной версии.

Мне доводилось слышать возражения примерно следующего плана: расчет проектировщиков оказался верен лишь в той степени, что здание выдержало непосредственно удар самолета, однако рухнуло оно не от самого удара, а от бушевавшего пламени, что в расчет якобы не входило. Вы видите изъян в подобной аргументации? С трудом верится, что проектировщики оказались настолько недальновидными, что в расчет от удара лайнера с максимальной взлетной массой, под завязку залитого горючим, забыли включить прямые последствия такого столкновения, а именно воспламенение этого самого горючего.

В середине 1990-х годов две британские фирмы – *British Steel* и *Building Research Establishment* – провели серию экспериментов в городе Кардингтон, чтобы выявить влияние пожаров на сооружения со стальным каркасом. На экспериментальной модели восьмизэтажного здания стальные конструкции не имели огнестойкой защиты. Несмотря на то, что температура балок из стали достигала 900 °С (!) при критическом допустимом максимуме в 600 °С, ни в одном из шести экспериментов не произошло разрушений, хотя определенные деформации имели место (рис. 22).



Рис. 22. Результат одного из экспериментов в Кардингтоне

Но это эксперименты. А как обстоят дела в реальной жизни?

В августе 2005 года Джон Холл (John R. Hall Jr.) из Национальной противопожарной ассоциации США, опубликовал аналитический труд *Пожары в высотных сооружениях*. В частности, в нем приводится статистика, согласно которой только в 2002 году в высотных строениях произошло 7 300 пожаров, многие из которых были очень интенсивными и продолжались в течение многих часов, успев поглотить при этом не один этаж. Несмотря на наличие жертв и значительный ущерб, ни один из этих пожаров не привел к обрушениям.

Если этого недостаточно, то вот еще несколько конкретных примеров наиболее сильных пожаров за последние десятилетия.

23 февраля 1991 года вспыхнул пожар в 38-этажном здании *One Meridian Plaza* в Филадельфии. Пожар начался на 22-м этаже, охватил 8 этажей и продолжался 18 часов. В результате этого пожара было выбито множество стекол, потрескался гранит и просели несущие стены. Тем не менее, здание выстояло и ни одна его часть не обрушилась.

4 мая 1988 года загорелось 62-этажное здание *First Interstate Bank* в Лос-Анджелесе. Пожар продолжался 3,5 часа, выгорело 4,5 этажа – с 12-го по 16-й. Но несущие конструкции уцелели полностью, а второстепенные конструкции и несколько межэтажных перекрытий получили лишь незначительные повреждения. Здание выстояло.

5 августа 1970 года в 50-этажном здании *1 New York Plaza* раздался взрыв и возник пожар, который продолжался шесть часов. Обрушений не было.

17 октября 2004 года загорелся небоскреб в венесуэльском городе Каракас. Пожар вспыхнул на уровне 34-го этажа, охватил 26 (!) этажей и продолжался 17 часов. Здание выстояло.

12 февраля 2005 года в здании *Windsor* в Мадриде вспыхнул пожар, бушевавший почти сутки, в результате которого произошло частичное обрушение верхних этажей здания (рис. 23). Замечу – **частичное**. И только **верхних**. Которые под собой почему-то не погребли всё остальное и не нивелировались до состояния пыли. Видимо, в Мадриде законы физики иные, чем на Манхэттене.

Можно вспомнить и пожар в останкинской телебашне. С одной стороны, конечно, этот пример не совсем «в тему», поскольку структура нашей вышки отличается от типичного небоскреба, однако необходимо заметить, что, как и ее собратья, она выдержала многочасовой пожар и даже не думала рушиться, несмотря на определенные опасения специалистов.



Рис. 23. Пожар в здании *Windsor* в Мадриде

И, наконец, пожар в Нью-Йоркском Всемирном Торговом Центре. 13 февраля 1975 года в северной башне на 11-ом этаже произошел пожар, в результате которого 65 % этажа выгорело полностью. Кроме того, огонь распространился вниз до 9-го и вверх до 16-го этажей, не затронув, тем не менее, офисные помещения и ограничившись шахтами внутри центрального каркаса. Продолжался пожар три часа, и, несмотря на его гораздо более высокую, чем 11 сентября 2001 года, интенсивность, **структура здания не пострадала**. Абсолютно невредимым остался не только центральный каркас, внутри которого пожар главным образом и распространялся, но и все межэтажные перекрытия.

И тем не менее, 11 сентября 2001 года рухнули два небоскреба в результате относительно слабых пожаров, продолжавшихся менее двух часов. Что же в течение этих полутора с лишним часов (а в случае южной башни – менее часа) могло привести к полному разрушению «близнецов»?

Версий на этот счет существует несколько, но официальных – две. Рассмотрим их во всех подробностях.

Плавленное ядро

Первая и наиболее распространенная версия обрушения «близнецов» – расплавление ядра от высоких температур бушевавшего пламени, что и привело к разрушению несущих конструкций, не выдержавших веса здания. Поистине удивительно, какой живучей оказалась эта версия, учитывая, что под ней даже не подписалась ни одна правительственная комиссия – настолько она нелепа. Что, тем не менее, не помешало всевозможным «экспертам» провозгласить ее верной, после чего СМИ с радостью за нее ухватились. Мне видится только одна причина, по которой она так пришлась всем по вкусу – это ее простота для восприятия зомбированными обывателями, которым для ее понимания не нужно даже включать мозги. А зря.

Мы все бывали на стройках. Мы видели работу сварщиков. Как правило, они используют либо электродугую, либо газопламенную сварку. В первом случае нагревание поверхностей происходит за счет плазмы электрической дуги, достигающей температуры 5 000–6 000 °С. Во втором случае используется смесь горючего газа с кислородом, где температура в «ядре» горения достигает 3 000–5 000 °С, в зависимости от используемого газа. Температура плавления обычной стали колеблется в пределах 1 300–1 400 °С, и сварочные аппараты с лихвой перекрывают этот предел.

В зданиях ВТЦ горело авиатопливо, то есть керосин. Кроме него, конечно, полыхали еще и мебель, ковровые покрытия, пластиковая отделка и все прочее, что обычно горит в офисах. Температура горения керосина **в идеальных**

условиях не превышает 1 000 °С. «Идеальные условия» в данном случае означают определенное и достаточно тонкое соотношение топлива и воздуха, которое должно постоянно поддерживаться для стабильного горения при такой температуре. В «близнецах» идеальных условий не было и в помине. Кроме того, весь керосин сгорел в **первые несколько минут**, после чего пожар перешел в разряд обычных офисных, которые, как мы уже знаем, зданий не разрушают. Но и этот пожар был достаточно хилым. Разве мы видели хоть на одной фотографии вырывающееся из всех стен здания пламя? Или хотя бы из одной стены?

Взглянем еще раз на рис. 23 – так выглядит очень сильный офисный пожар, который **не приводит** к разрушению здания. Вы что-нибудь похожее наблюдали 11 сентября? Все, что там было – это отдельные небольшие языки пламени и большое количество черного дыма, что является характерным признаком низкотемпературного пожара при нехватке кислорода. То есть реально температура горения в ВТЦ была гораздо ниже и, скорее всего, никак не превышала 400–500 °С. Проводившиеся в реальных условиях эксперименты выявили, что не покрытые огнеупорным материалом стальные колонны и балки, облитые топливом и подожженные, нагревались до максимальной температуры... всего в 360 °С. То есть в нашем случае получается, что авиатопливо не только не повысило температуру горения, но даже и не явилось температурным фактором в принципе! Его единственная функция, помимо визуального эффекта, заключалась в том, чтобы просто устроить быстрый офисный пожар, и не более того!

Обычная сталь при 800 °С теряет 90 % своей прочности, но вспомним эксперименты в Кардингтоне – там температура балок достигала 900 °С, и они, хоть и прогнулись, но все же выдержали. При строительстве ВТЦ использовалась сверхпрочная сталь – ведь опоры ядра доставляли аж из

Японии. Кроме того, сталь является еще и очень хорошим проводником тепла, и чтобы появился хотя бы намек на ослабление ее прочности, необходимо проявить определенную настойчивость, нагревая ее в течение продолжительного времени открытым пламенем на обширном участке – чтобы подводить тепло быстрее, чем оно будет рассеиваться внутри конструкции. И так для каждой из 47 несущих опор ядра на протяжении всех 400 с лишним метров!

Как мы уже знаем, внутри центрального каркаса находилась техническая зона, лифты и лестницы, то есть горючий материал там если и присутствовал, то в очень незначительных количествах, и пожар 1975 года, который как раз внутри центрального каркаса и «скакал» по этажам, доказал свою полную безобидность для его несущих опор.

Последний гвоздь в крышку гроба версии о расплавленном ядре вбивает Кевин Райан (Kevin Ryan), представитель Лаборатории по технике безопасности США (Underwriters Laboratory), которая занималась сертификацией стали, использованной при строительстве ВТЦ. В своем письме от 12 ноября 2004 года профессору Фрэнку Гейлу (Frank Gayle) из Национального института стандартов и технологий NIST (National Institute of Standards and Technology) он пишет:

Всевозможные «эксперты» публично высказываются на тему причин обрушения зданий ВТЦ. Один из них, профессор Хайман Браун (Human Brown) из строительной бригады ВТЦ утверждает, что здания обрушились из-за пожаров, расплавивших сталь температурой 1 100 °С... Мы знаем, что стальные компоненты в ВТЦ имели сертификацию ASTM E119. Температурно-временные кривые для этого стандарта требуют, чтобы образцы могли противостоять воздействию температур порядка 1 100 °С в течение нескольких часов. И, как мы все знаем, сталь соответствовала этим характеристикам. Кроме того, я думаю, все мы сходимся во

мнении, что даже незащищенная сталь начинает плавиться при температуре выше 1 600 °С. Тот факт, что профессор Браун считает, будто 1 100 °С в состоянии расплавить высококачественную сталь, использованную в этих зданиях, лишено всякого смысла... Сталь, по всей вероятности, была подвержена температуре, не превышающей 250 °С, что вполне укладывается в термодинамический анализ ситуации... Если сталь в этих зданиях размягчилась или расплавилась, то это совершенно точно не стало следствием горящего авиатоплива и тем более кратковременных пожаров внутри зданий.

Полагаю, мистер Райан окончательно развеял все сомнения. А если мы вспомним, что стальной каркас был покрыт еще и огнестойкой защитой, то сама мысль о том, что этот пожар мог что-то там расплавить, деформировать или даже ослабить, сводится к полнейшему абсурду. В противном случае сварщикам достаточно было бы накапать керосина на соединяемые поверхности и поджечь – вуаля! Или еще такая новаторская мысль – отныне для сноса любого здания достаточно просто забросить в один из его верхних этажей цистерну-другую керосина и поджечь. В течение пары часов несущие конструкции не выдержат, и здание аккуратненько и компактно сложится. А что – дешево и сердито!

Да, чуть не забыл. Спустя несколько дней после написания своего письма Кевин Райан был уволен без объяснения причин...

Блины комом

Вторая версия разрушения основывается на идее лавинообразного, или прогрессирующего падения. Предположительно верхняя часть здания обвалилась на секцию, находящуюся под ней, которая не выдержала этого веса, после чего все это рухнуло на нижние этажи, которые

тоже не вынесли нагрузки, и так далее – до самого основания. Этажи наслаивались и падали по очереди один на другой, как блины, благодаря чему эта версия получила название «блинчатой». Под этой «гениальной» идеей подписались аж две правительственные организации, каждая из которых выдвинула свою «подверсию». Агентство FEMA (американский МЧС) причиной назвало крушение межэтажных перекрытий. А уже известный нам NIST посетовал на ослабление и разрушение несущего ядра под действием тепла от пламени на одном из этажей, что привело к падению верхней части здания на нижние этажи и их последовательному обрушению.

Кстати, спешу разуверить тех, кто мог посчитать NIST нейтральной независимой стороной. Ничего нейтрального и независимого в ней нет – это государственное учреждение, принадлежащее Министерству торговли США. В то время институтом руководил Дональд Эванс (Donald Evans), позже замененный на Карлоса Гутьерреса (Carlos Gutierrez). Оба этих товарища – ставленники Буша.

Что касается версии NIST, то мы ее частично уже затронули в качестве более консервативного варианта расплавления каркаса. Но при всей ее несостоятельности лишний раз пройтись по ней не помешает.

NIST напирает на то, что непосредственно сам удар самолетов явился важным фактором обрушения зданий:

Обрушение башен ВТЦ не было вызвано обычным пожаром... Самолеты серьезно разрушили несущие опоры, сбили огнестойкую защиту и... разлили авиатопливо по обширной территории.

По версии NIST, разрушение несущих конструкций выглядело следующим образом:

Здание	Повреждения периметра	Повреждения ядра
ВТЦ-1	35 опор разрушено 2 опоры сильно повреждены	6 опор разрушено 3 опоры сильно повреждены 43 опоры лишились огнеупорного покрытия на одном или нескольких этажах
ВТЦ-2	33 опоры разрушено 1 опора сильно повреждена	10 опор разрушено 1 опора сильно повреждена 39 опор лишились огнеупорного покрытия на одном или нескольких этажах

Возникают определенные сомнения в достоверности этих данных, особенно в отношении ВТЦ-2. Удар в южную башню пришелся **ниже**, чем в северную. Соответственно, опоры центрального каркаса в том месте были мощнее. Кроме того, *Боинг* «влетел» с нее **под углом**. Почему тогда в южной башне разрушено больше опор ядра, чем в северной? Ведь даже теоретически самолет мог задеть их только левым крылом и левым двигателем. Однако сомневаюсь, что алюминиевое крыло, уже до этого ослабленное столкновением со стальным периметром и бетонными перекрытиями, вообще могло причинить хоть какое-то повреждение стальным опорам ядра. Более того, я почти уверен, что ни крылья, ни фюзеляж вообще не «дожили» до центрального каркаса – ни в первой, ни во второй башне! А по признанию самого NIST, двигатель, даже будучи самой массивной и крепкой деталью самолета, мог от силы разрушить лишь одну колонну. С какого потолка ученые мужи из NIST взяли свои цифры?

Про сбитый огнеупорный слой, якобы ставший фактором обрушения, и вовсе говорить смешно. По каким законам физики он отвалился почти на **всех** опорах ядра, остается

большой загадкой. Но даже если предположить, что эти данные верны, все равно ничего не получается! А если за «несколько этажей» принять десять, то это будет означать, что на 100 этажах в каждой башне огнеупорный слой остался невредим. Честно говоря, не вижу смысла дальше это обсуждать, поскольку мы знаем, что температура пламени была бессильна против незащищенной стали, а утверждение, что остальные 100 этажей рассыпались из-за того, что 10 нагрелись, даже абсурдом назвать означало бы переопределить значение этого слова. В качестве окончательного аргумента приведу слова Кевина Райана, который утверждает, что энергии лайнера просто не хватило бы, чтобы сбить огнеупорный слой:

Испытания NIST показывают, что один миллион джоулей энергии на квадратный метр поверхности потребовался бы, чтобы сбить огнестойкую защиту. Для рассматриваемых поверхностей... требуемая дополнительная энергия должна превышать всю кинетическую энергию лайнера...

Расчеты Массачусетского технологического института показали, что вся кинетическая энергия от потерпевшего крушение самолета пошла на снос колонн, пролом межэтажных перекрытий и разрушение самого самолета.

В каждой башне было по 240 опор периметра и по 47 опор центрального каркаса. Соответственно, если верить данным NIST, то после крушения самолетов у ВТЦ-1 уцелели 203 опоры периметра и 38 опор ядра, а у ВТЦ-2 – 206 опор периметра и 36 опор ядра. Таким образом, нас хотят уверить, что, потеряв лишь 20 процентов своей прочности, небоскребы были обречены превратиться в прах.

В *Инженерно-техническом справочнике* (1959) МакНиса и Хоуга (McNeese & Hoag) приводятся технические требования для различных сооружений. В таблице *Запасы прочности для различных материалов* сказано, что запас прочности для стальных металлоконструкций должен

составлять 600 %. Другими словами, максимальная реально допустимая нагрузка на стальную конструкцию не должна превышать одной шестой части ее расчетной прочности! Нет причин сомневаться, что ВТЦ более чем соответствовал этим требованиям. Это же подтверждает и информация, опубликованная в *Инженерных новостях* за 1964-й год:

Башни ВТЦ способны противостоять невиданным катастрофам... Опоры периметра могут выдержать нагрузки до 2000 % своей расчетной прочности... Можно удалить все опоры периметра с одной стороны здания и часть опор со смежных сторон, и здание все равно выдержит «живую» нагрузку и ветер до 160 километров в час с любой стороны.

На эту тему существует еще одно исключительно занимательное чтение, не упомянуть о котором было бы преступным упущением с моей стороны.

Зденек Базан (Zdenek Bazant) и Йонг Жу (Yong Zhou) всего за два дня написали целый труд – *Почему рухнул Всемирный Торговый Центр – простой анализ* – о том, как небоскреб за несколько секунд превратился в груды руин. Уже во втором предложении этого «простого анализа» мы находим такой перл:

Если в результате продолжительного нагрева большинство несущих колонн на одном этаже потеряет свою способность держать нагрузку, то все здание обречено.

Именно так – **всё** здание, ни много ни мало, обречено! Вот нагрелись 25 стальных колонн на 89-м этаже, и всё здание рухнуло – полностью и без остатка! Следующее предложение еще более впечатляет:

Соппротивление материалов структуры оказалось на целый порядок ниже необходимого, чтобы выстоять.

Как вам нравится этот «антизапас» прочности – на целый порядок? Это значит в 10 раз! Еще спустя два абзаца нам предоставлена квинтэссенция всего анализа:

Возгорание, причиненное вылившимся на стальные колонны авиатопливом, привело к температурам, возможно, превышающим 800 °С.

Это, как мы уже знаем, откровенная дезинформация, даже несмотря на присутствие осторожного слова «возможно». Возможно, 800 °, а возможно, и 300 °. Действительно, какая, в сущности, разница?

Вообще говоря, дальше этот основанный на ложных предпосылках «простой анализ» можно и не читать, поскольку три «кита», на которых он базируется, на проверку оказались тремя тухлыми кильками. Однако не премину воспользоваться шансом еще немного развлечь читателя витиеватой, с позволения сказать, логикой этих двух монстров науки. В частности, подводя итоги своего основанного на больных фантазиях анализа, авторы настолько увлеклись теорией, что пошли в разнос, простите за каламбур. Что называется, Остапа понесло:

Проектирование высотных зданий с расчетом выдержать подобную атаку выглядит невозможным.

А это ничего, что ВТЦ именно с таким расчетом и был спроектирован всего лишь каких-то тридцать лет назад? Но кого это интересует, когда есть такая красивая и, главное, убедительная теория. Идем дальше:

Необходимо начать исследование материалов и разработку дизайна, которые замедлят разрушение таких зданий, чтобы дать возможность своевременно эвакуировать людей.

А это ничего, что ни один небоскреб в мировой истории до 11 сентября 2001 года не обрушивался в результате пожара? Или, начиная с этой магической даты, теперь любой пожар будет неминуемо приводить к полному нивелированию здания до состояния руин и пыли?

Вторая блинчатая «подверсия» – это отчет FEMA, во всем обвинивший слабые межэтажные перекрытия, основой которых якобы служили хлипкие балочные и решетчатые фермы, да еще и с недостаточно прочными кронштейнами, крепившими перекрытия к несущим конструкциям ядра и периметра. Они якобы быстро нагрелись до критической температуры и не выдержали нагрузки, в результате чего этажи каскадом стали проваливаться, наслаиваясь один на другой, сверху вниз, и этот процесс принял лавинообразный характер. В тот же момент, лишенные поперечной поддержки, несущие конструкции центрального каркаса и периметра потеряли устойчивость и рухнули вслед за этажами. И все это в течение считанных секунд!

Лично я с трудом представляю себе подобную картину. Во-первых, авторы этой версии очень удачно «забывают» о существовании промежуточных механических этажей на основе мощных поперечных балочных каркасов – это если вообще считать, что только механические этажи имели такую структуру. Во-вторых, по какой-то неведомой логике в FEMA считают, что несущие конструкции непременно должны рухнуть без «поддержки» поперечных перекрытий. И не просто рухнуть, а буквально рассыпаться. Даже если прикинуться полным идиотом и на секунду поверить в то, что все этажи действительно провалились, оставив несущий каркас стоять, как кол, то разве не упал бы он, вытянувшись во весь свой 415-метровый рост и накрыв собой пару соседних кварталов? И почему он вообще должен был упасть? Допустим даже, что периметр под собственным весом развалился на составные звенья: в конце концов, весовая нагрузка – не его функция. Но почему сложился центральный каркас? Почему он не остался стоять? Если он был в состоянии поддерживать гигантское здание, то уж себя-то точно смог бы удержать! И если он даже по какой-то неведомой причине упал, то почему его 47 колонн общим

весом в тысячи тонн, тесно связанные между собой мощными стальными балками, не похоронили под собой десятка полтора окружающих строений? У FEMA есть ответ и на это, причем поражающий воображение своей оригинальностью. Более того, блистательная комиссия Кина даже использовала этот довод в своем официальном отчете. Правительственные гении так объяснили сей удивительный феномен:

Внешние стены несли на себе всю весовую нагрузку здания. Внутренний каркас представлял собой полую стальную шахту, внутри которой располагались лифты и лестницы.

Вот так, друзья мои, **полая стальная шахта!** Если верить FEMA, то не было никаких стальных колонн – они нам всем приснились, все сорок семь штук! И не только нам, а еще и инженерам, проектировщикам, строителям и всем, кто так или иначе имел отношение к возведению «близнецов». Эдакое массовое помешательство. Эпидемия глюков. Всеобщий психоз...

На кого же рассчитана эта ахинея? Всю несуразность данной теории еще более усугубляет тот факт, что даже NIST в 2004 году отверг ее как несостоятельную. Взамен, правда, придумав свою – намного более «убедительную».

Один из наиболее дотошных исследователей, имя которого неизвестно (по понятным причинам большинство из тех, кто что-то писал против «линии партии» после 11 сентября, делали это анонимно) просчитал количество стали, которое ушло на строительство одного из небоскребов-близнецов. В свое время были обнародованы данные о том, что на строительство каждой башни ушло по 96 тысяч тонн стали. Аноним подсчитал, что если исходить из доступной информации, то даже при максимальных допусках количество использованной стали не превышает 65 тысяч тонн. Он далее утверждает, что «недостающая» 31 тысяча тонн – это как раз и есть балки перекрытия, которые

использовались **на каждом этаже**. Не берусь утверждать, насколько его вычисления верны, но они лишь еще больше подтверждают полную несостоятельность всех официальных версий.

Фотография с разбора завалов (рис. 24) отчетливо демонстрирует участок одной из опор ядра с намертво приваренными (привинченными) к ней массивными поперечными двутавровыми балками, наличие которых официальные теоретики упорно игнорируют.

Кстати, а почему рабочий на снимке не догадался использовать авиатопливо для разбора конструкции? Наверное, ему стоило проконсультироваться у арабов. Тех самых, с канцелярскими резаками – уж они-то точно подсказали бы.



Рис. 24. Разбор стальных конструкций

В начале этой главы мы говорили о том, что выше 85-го этажа опоры центрального каркаса имели Н-сечение и, следовательно, по определению были слабее опор коробчатого сечения, которые использовались ниже 85-го этажа. Теперь сопоставим этот факт с тем, что в результате удара лайнеров в северной башне пострадали этажи с 93-го по 98-й, а в южной – с 78-го по 83-й. Кроме того, удар северной башне пришелся в «лоб», в то время как южная была задета под углом, почти по касательной, из-за чего взрыв главным образом произошел вне здания. Как ни крути, южной башне был причинен значительно меньший ущерб, чем северной. Почему же в таком случае она рухнула первой, всего через 56 минут, в то время как северная простояла 1 час 42 минуты? Может быть, вовсе не в самолетах дело?

Полагаю, что к этому моменту даже у самых закостенелых скептиков не должно остаться и тени сомнения в том, что два *Боинга* никак не могли стать причиной обрушения небоскребов. Но всегда найдется Фома Неверующий, для него достаю из рукава последний козырь.

Падение без сопротивления

Как вы, наверное, помните, обе башни обвалились с поразительной быстротой, и пересмотр видеозаписей дает нам временной интервал, равный приблизительно 10–12 секундам. Даже официальный отчет комиссии Кина на странице 305 признает:

В 9:58:59 южная башня обрушилась за десять секунд.

Давайте еще раз обратимся к школьному курсу физики и вычислим время, которое понадобилось бы для свободного падения тела с высоты «близнецов»:

$$t^2 = 2h / g,$$

где t – время, h – высота, g – ускорение свободного падения.

Подставляя $h = 415$ м, $g = 9,8$ м/с², получаем:

$$t^2 = 2 \times 415 / 9,8$$

$t = 9,2$ секунды – **без учета** сопротивления воздуха.

Вот так, друзья мои! Башни рухнули практически в свободном падении, как если бы они опирались о воздух. Как такое возможно, если согласно официальным отчетам несколько десятков этажей последовательно падали, словно блины, наслаиваясь один на другой? «Блинчатые» апологеты любят бредить о том, что башни в основном состояли из воздуха. Нет, многоуважаемые сэры, эти здания состояли **из стали и бетона**. Если точнее, то в каждом из них было по 96 тысяч тонн стали и по 160 тысяч кубометров бетона, не говоря уже о десятках тысяч тонн оборудования. Общий вес одной башни составлял около 500 тысяч тонн! Ну никак не могла такая конструкция сложиться со скоростью свободного падения сама по себе. И чтобы это осознать, вовсе не обязательно быть лауреатом нобелевской премии в области физики, достаточно лишь здравого смысла. Надеюсь, никто не сомневается в том, что сопротивление бетона и стали несколько превышает сопротивление воздуха?

А вот в NIST сомневаются. Видимо, беда у правительственных гигантов мысли со здравым смыслом. Они считают, что верхушка здания – 16 этажей северной башни весом в 65 тысяч тонн, – только начав падение и провалившись всего на один этаж, точно так же продолжила свое движение, не встретив абсолютно никакого сопротивления от остальных 94 этажей и 435 тысяч тонн, их составлявших. Дэйвид Гриффин по этому поводу пишет:

Эта идея определенно является кандидатурой на самую абсурдную идею современности, когда-либо содержавшуюся

в предположительно научном отчете. Это примерно то же самое, как утверждать, что если спортивная машина на скорости 50 км/ч влетит в зад огромному грузовику, остановившемуся у светофора, то она продолжит движение с той же скоростью, толкая грузовик впереди себя.

Помните начало падения южной башни? Верхушка ее накренилась, и по всем законам физики этот вращательный момент должен был и дальше продолжать ее кренить. Эта глыба должна была рухнуть со своей высоты одним большим куском и только на земле разрушиться. Однако в действительности неким магическим образом она в течение одной секунды полностью исчезла, превратившись в пыль. Как это могло произойти?

Из всего вышеизложенного следует только один вывод – башням Всемирного Торгового Центра **помогли упасть**. Причем помогли очень профессионально и со знанием дела.

Сносить нельзя оставить

Во время событий в Нью-Йорке 11 сентября 2001 года в непосредственной близости от пострадавших небоскребов находились тысячи людей – служащих, спасателей, пожарных, полицейских, репортеров, фотокорреспондентов, видео-операторов и просто зевак. Все они являлись непосредственными свидетелями того, что происходило в то утро. И хотя под действием стресса в экстремальных ситуациях восприятие действительности порой может немного исказиться, одно мы можем утверждать совершенно точно – эти свидетели были беспристрастны. По этой причине любые репортажи и интервью по горячим следам с места происшествия наиболее точно отражают происходившее в эпицентре событий.

Извержение вулкана

Сразу же после 11 сентября большинство свидетельств оказалось засекречено. Содержащие «лишнюю» информацию интервью и даже отдельные фразы очевидцев, показанные в прямом телеэфире в день трагедии, больше не транслировались. Лишь в августе 2005 года *New York Times* разродилась огромным блоком информации от непосредственных свидетелей. Отчасти потому, что она и так уже стала просачиваться через бреши в Матрице, и дальше ее сдерживать было бессмысленно.

Однако даже до выхода в свет этого блока существовали многочисленные свидетельства очевидцев о том, что в зданиях гремели взрывы, не связанные с попаданием в них *Боингов*. Более того, во время прямых репортажей с мест

событий многочисленные репортеры самых разных телеканалов рассказывали о сильных взрывах, доносившихся из различных частей зданий, а во время иных репортажей слышались и сами взрывы.

Ветеран пожарной службы с 20-летним стажем Луи Каччиоли (Louie Cacchioli) одним из первых вошел в горящую южную башню. Позже он рассказал в интервью журналу *People Weekly*:

Я вез пожарных в лифте на 24-й этаж, чтобы начать подготовку к эвакуации служащих. Во время нашего последнего подъема прогремел взрыв. Мы считаем, что в здании были заложены бомбы.

Пожарный Эйнджел Ривера (Angel Rivera) подтвердил:

Это был гигантский, колоссальный взрыв. Я все еще слышу его. Все затряслось.

Пожарный Крэг Карлсен (Craig Carlsen) находился в непосредственной близости от «эпицентра»:

Спустя три минуты из здания № 2, южной башни, послышались взрывы. Казалось, они длились вечно, и их было около десяти.

Тереза Велиз (Teresa Veliz) работала на 47-м этаже в северной башне:

Повсюду слышались взрывы. У меня была твердая уверенность в том, что бомбы были заложены везде, и кто-то сидел у пульта управления и нажимал на кнопки детонации... Был один взрыв, затем другой, затем еще. Я не знала, куда бежать.

Полицейский Сью Кин (Sue Keane) несла службу в северной башне:

Взрыв сбил меня с ног и отправил вместе с двумя пожарными вниз по лестнице... Я не могу даже точно сказать, сколько раз меня швыряло из стороны в сторону. Каждый из этих взрывов поднимал меня и снова бросал...

Затем раздался еще один взрыв, и нас просто вышвырнуло на улицу.

Многочисленные репортажи неоднократно отмечали, что в зданиях периодически гремели взрывы – после попадания в них лайнеров и до начала обрушения. Но это еще не самое интересное. Например, взрыв в северной башне произошел еще до того, как в него влетел самолет. Уильям Родригес (William Rodriguez), подсобный рабочий ВТЦ с двадцатилетним стажем, поведал:

Наш офис находился в подвальном этаже В-1. Я разговаривал со своим начальником в 8:46, и вдруг мы услышали: «Бум!». Взрыв был такой силы, что нас подбросило вверх, он исходил из подвала – между этажами В-2 и В-3. Там находилось механическое оборудование – насосы, генераторы, и я подумал, что это взорвался генератор в подвале... Проработав 20 лет в этом здании, я могу распознать, откуда идет звук – сверху или снизу. Когда я пошел доложить об этом начальнику, я снова услышал – «Бум!» – уже на самомверху. Это был удар самолета в верхнюю часть здания. Два разных события, произошедших в разное время.

Филип Морелли (Phillip Morelli) находился на подвальном этаже В-4:

Я шел по коридору, как вдруг раздался взрыв – меня сбilo с ног и повалило на пол. В этот момент все стало сыпаться с потолка – штукатурка, плафоны... Мы двинулись по переходу в сторону второго здания, и все началось снова... Люди погибали и ломали ноги на месте, многим впоследствии понадобились пластические операции на лице после их ударов об стену.

А вот свидетельства начала обрушения, в том числе и из «рассекреченной» публикации в *New York Times*.

Джефф Бирнбаум (Jeff Birnbaum), президент компании *Broadway Electric Company*, рассказывал:

Отойдя примерно на 15 метров от южной башни, мы услышали совершенно жуткий звук на высокой ноте и хлопок, которые заставили всех остановиться. Мы посмотрели вверх... В этот момент раздался взрыв, и здание начало рушиться.

Джон Бассей (John Bussey), редактор журнала *Wall Street Journal*, так описывал обвал южной башни:

Я слышал металлический грохот, посмотрел вверх и увидел характерную картину: этажи взрывались один за другим. Тогда я подумал: «Боже мой, они сносят здание». И они, кто бы они ни были, заложили взрывчатку.

Фрэнк Клазерс (Frank Cluthers), командир пожарного расчета, вспоминал:

Я находился в непосредственной близости от южной башни, и в это время прогремел взрыв. Он исходил с самого верха, одновременно со всех четырех сторон, и составные части здания начали вылетать горизонтально. После короткой паузы началось обрушение.

Кевин Дарновски (Kevin Darnowski), спасатель, рассказывал:

Я услышал три взрыва, затем скрежет и грохот, после чего здание номер два стало рушиться.

Гари Гейтс (Gary Gates), пожарный, заметил:

Я посмотрел вверх, и здание взорвалось... Его верхушку сорвало, как у вулкана.

Как у вулкана – запомните это сравнение!

Джозеф Меола (Joseph Meola), пожарный, отметил:

Я посмотрел вверх на башню, и создавалось впечатление, что она взрывается со всех четырех сторон одновременно. Мы слышали эти взрывы. Мы не сразу поняли, что она рушится, мы просто слышали взрывы.

Кеннит Роджерс (Kennith Rogers), пожарный, так описывал происходящее:

К этому моменту почти все наши уже ушли. Но я стоял и смотрел. Этаж за этажом, этаж за этажом. Приблизительно до пятого этажа. В это время я понял, что взорвалась бомба, поскольку все выглядело очень уж преднамеренно и синхронно.

Росс Миланыч (Ross Milanytch), работавший в соседнем здании *Chase Manhattan Bank* рассказывал:

[Здание ВТЦ-2] начало взрываться приблизительно на уровне 70-го этажа. И каждый следующий момент один этаж взрывался – это можно было наблюдать, пока облако пыли не поглотило все... Я видел взрывы на каждом этаже.

Теперь попытаемся из свидетельских показаний сложить целостную картину. Итак, что мы имеем? Взрывы гремели **до** удара самолетов. Взрывы гремели **после** удара самолетов – по словам репортеров, каждые 10–15 минут происходил новый взрыв, и их было около десяти. Взрывы также гремели непосредственно **перед** и **во время** обрушения. При этом вырисовывается интересная тенденция: первые взрывы раздались в нижней, подвальной части здания – еще **до** попадания в него самолетов и **после** их крушения. А непосредственно перед самым обрушением взрывы гремели в верхней его части, причем одновременно со всех сторон.

Здания рухнули со скоростью свободного падения, потому что они действительно опирались о воздух. Что может нивелировать сопротивление бетона и стали? Чем можно выбить из-под падающей сверху массы поддержку сотен тысяч тонн стали и бетона?

На рис. 25 изображены последние секунды существования северной башни. Во-первых, это больше похоже на **взрыв**, нежели на обрушение. Я бы даже сказал, что это напоминает **извержение вулкана**, превращающее все в пепел. Опять же вспомните накренившуюся и затем просто исчезнувшую верхушку южной башни. Во-вторых, на фото обведено большое количество с силой выброшенных

обломков. Как вы думаете, что это? Правильно – стальные колонны и балки периметра весом до сотни тонн! И нам предлагают поверить в то, что простое падение этажей друг на друга привело к такому эффекту?

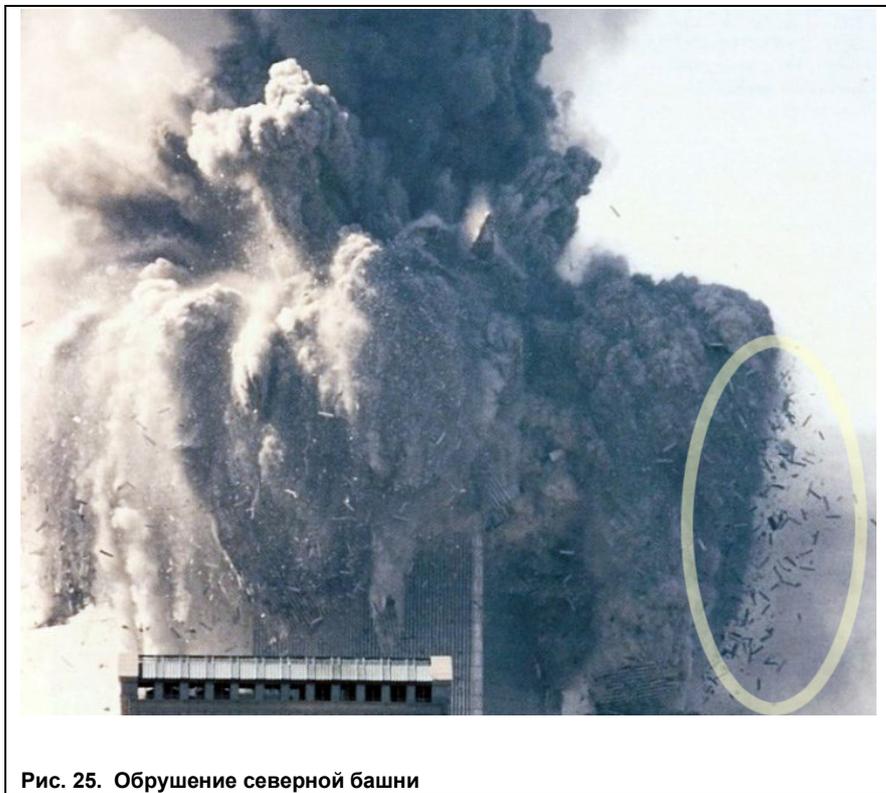


Рис. 25. Обрушение северной башни

Вы уже начинаете чувствовать себя обманутыми? Ну, хотя бы немного? Может быть, мы все же имеем основания заподозрить нечто большее, чем обычную «стопку блинов»?

Взрывные секреты

Прежде чем продолжить анализ, давайте подробно рассмотрим процесс промышленного сноса больших сооружений с помощью взрывов. Сама идея заключается в лишении сооружения несущих конструкций, без поддержки которых оно обвалится под действием собственного веса.

Работа по подготовке здания к сносу занимает не одну неделю, а порой даже месяцы, в зависимости от сложности проекта. На начальном этапе с помощью чертежей досконально изучается структура здания. После этого бригада взрывников выезжает на объект с целью его тщательного осмотра и анализа несущего каркаса на каждом этаже. Затем по полученным данным составляется план подрыва. Необходимо выбрать точки расположения зарядов, тип заряда, а также последовательность и временные интервалы его приведения в действие. В некоторых случаях даже используется компьютерное моделирование, когда создается виртуальная модель, на которой прорабатываются различные сценарии сноса.

Принципиальным моментом является возможность контролировать направление обвала. Чтобы исключить или, по крайней мере, уменьшить ущерб окружающим строениям и ландшафту, снос планируется таким образом, чтобы здание обрушилось само на себя, вовнутрь. Это достигается двумя способами. Первый – диагональное крепление так называемых линейных зарядов (рис. 26). За счет диагонального среза колонны ее верхняя часть соскальзывает с нижней, и вся конструкция таким образом «съезжает» в нужном направлении. Второй способ – расчет времени детонации таким образом, чтобы центральные колонны подрывались на долю секунды раньше остальных, что также обеспечит обвал конструкции в сторону центра сносимого сооружения.

В ходе подготовительных работ несущие конструкции заранее ослабляют. Как правило, опоры срезаются у

основания, а в случае очень высоких строений – перерезаются еще в двух-трех местах. Поскольку любое здание имеет известный запас прочности, ослабление конструкции по сути всего лишь снижает этот запас до минимума, не приводя к обрушению. Как можно понять, процесс этот достаточно тонкий, требующий высокого профессионализма – необходимо максимально ослабить здание, не вызвав при этом его падения. В ходе подготовительного этапа, как правило, сносятся и второстепенные стены и перегородки. И только после этого происходит размещение зарядов.

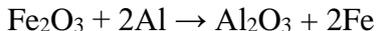


Рис. 26. Взрывник демонстрирует крепление линейных зарядов на несущих опорах

Что касается самих зарядов, то для зданий с железобетонным каркасом обычно используется ТНТ или динамит, который закладывается в просверленные в железобетонных опорах отверстия. Для разрушения металлических каркасов применяется, как правило,

циклотриметиленэтринитрамин (коротко – RDX), он же циклонит, он же печально известный гексоген.

Смысл подрыва стальных конструкций состоит не в полном их разрушении, а в **перерезании** стальных колонн направленным механическим или термическим воздействием. Гексоген при детонации расширяется с колоссальной скоростью – свыше 8 000 метров в секунду, обеспечивая мощнейшее механическое воздействие. Для термического воздействия можно использовать термит – пиротехническую смесь, состоящую из алюминия и окиси железа. По сути, эта смесь не является взрывчаткой как таковой, но она в результате так называемой термитной реакции производит вспышки колоссальной температуры на сконцентрированном участке – как раз то, что нужно для моментальной плавки металла. Формула термитной реакции выглядит следующим образом:



В результате выделяется колоссальное количество тепла – температура реакции может превышать 2 500°C, она плавит и режет даже строительную сталь. Как видно из формулы, продуктами термитной реакции являются расплавленное железо и оксид алюминия, который разлетается и оседает в виде **белой пыли**.

Когда заряды размещены и к ним подведены детонаторы, вся система включается в электрическую цепь. В нужный момент оператор сначала нажимает кнопку «подзарядки», и как только конденсаторы большой емкости накапливают достаточное количество электрической энергии и загорается индикатор (по принципу фотовспышки), можно давить на «пуск». Заряды детонируют в установленной последовательности, разрушая несущие конструкции на всех этажах, после чего здание под собственной тяжестью проседает и компактно складывается.

Вот как вкратце описывает взрывник весь процесс:

Мы сначала подрываем все несущие колонны у основания. Затем взрываем верхушку, чтобы запустить процесс, после чего проходим по каждому этажу. Каждый заряд имеет таймер, поэтому он контролируемый. Когда выбиваются несущие колонны, этаж рушится на нижний этаж, и так – до основания.

Теперь, вооруженные этой информацией, попробуем проанализировать события 11 сентября. По-видимому, роль промежуточных взрывов заключалась как раз в предварительном ослаблении несущих конструкций. Это подтверждает и тот факт, что они слышались сначала в подвальных этажах – как раз в области фундамента, а затем и в средней части здания. Однако дальше проблема усложнялась тем, что заранее убрать второстепенные стены на занятых офисами этажах, не вызвав при этом подозрений, было проблематично. О том, как эта проблема решалась, мы еще поговорим.

Кроме того, от стен периметра приходилось избавляться уже по ходу сноса, чуть-чуть опережая основной фронт разрушения. Поэтому взрывать нужно было **каждый** этаж – это сносило сразу и второстепенные стены, и периметр, и несущий каркас. Практически на всех видеозаписях и очень многих фотографиях отчетливо видны признаки взрывов на несколько этажей ниже катящейся вниз «волны» разрушения (рис. 27). Так заранее убиралась часть второстепенных конструкций.



**Рис. 27. Взрывы на этажах сносимого здания ниже уровня разрушения.
Фотография Ричарда Летина (Richard Lethin)**

Доктор наук Стивен Джонс (Steven Jones), профессор физики Университета им. Бригхэма Янга, убежден, что для сноса «близнецов» использовался термит. По его мнению, гигантские клубы пыли – это результат реакции колоссального количества термита, заложенного на этажах зданий. Более того, он провел тщательный анализ этой пыли и обнаружил в ней также следы серы (это же, кстати, подтвердил и отчет FEMA, назвав сие «величайшей загадкой»), что указывает на использование термита – запатентованной разновидности термита с добавлением серы и перманганата калия для достижения более высокой мощности «резки». Сера снижает температуру плавления стали подобно тому, как соль снижает температуру плавления льда. Джонс также провел аналогию: если взять кусок масла из холодильника, то понадобится некое усилие, чтобы его разрезать ножом. Однако если этот нож

предварительно нагреть, то он моментально разрежет даже ледяной кусок масла. Термит – это холодный нож, термейт – горячий.



Рис. 28. Пирокластическое облако во время разрушения северной башни

Мы все видели гигантские клубы пыли, образовавшиеся в результате обрушения башен и достигавшие высоты более двухсот метров. На рис. 28 изображен момент сноса северной башни и впечатляющий фронт пыльного облака. В течение тридцати секунд после начала обрушения башни объем произведенной пыли более чем **в пять раз** превышал объем самой башни – и это по самым скромным подсчетам! А скорость ее распространения была такой, что даже убежать от нее не представлялось возможным – мы неоднократно наблюдали в видео-хрониках, как люди в ужасе прятались за машинами от нагоняющего их фронта. Это так называемое пирокластическое облако можно наблюдать в природных

условиях только при одном явлении – во время **извержения вулкана**, когда огромные массы пепла, раскаленных газов и камней выбрасываются из жерла колоссальной энергией внутренних сил Земли.

21 сентября 2001 года губернатор штата Нью-Йорк Джордж Патаки (George Pataki) в интервью каналу *CNN* поделился своими впечатлениями:

Посмотрите, от бетона не осталось вообще ничего. Он весь превратился в порошок, в пыль! Я был здесь во вторник [11 сентября] – мне казалось, что я попал на другую планету. Весь нижний Манхэттен, не только эта территория, от реки до реки, был покрыт слоем пыли толщиной в 5–7 сантиметров.

И это все от обычного обрушения под действием силы тяжести? Неужели?



Рис. 29. Останки несущих опор центрального каркаса

Две фотографии на рис. 29 – это то, что осталось от стальных опор ядра одного из «близнецов». Отчетливо видны диагональные срезы и, более того, явные следы расплавленного металла по краям многих срезов. У кого-то еще остались сомнения?

Полагаю, что мы можем теперь с полной уверенностью говорить о том, что здания № 1 и № 2 Всемирного Торгового Центра были умышленно **взорваны** и **снесены**, а использовался ли для этой цели термит, термейт, тротил, динамит, нитроглицерин или гексоген – уже не имеет принципиального значения. Нужны ли еще какие-то доказательства? Даже если и не нужны, они имеются в предостаточном количестве, и не упомянуть о них было бы с моей стороны просто нечестно.

В частности, это – **расплавленный металл**, найденный в фундаменте башен. Он был обнаружен даже спустя недели и месяцы после сноса башен.

Грег Фучек (Greg Fuchek), вице-президент компании *LinksPoint Inc.*, работавшей на разборе завалов, вспоминает:

Условия работы были адскими... В течение шести месяцев после 11 сентября температура поверхности земли колебалась в пределах от 300 °С до 800 °С... В первые несколько недель случалось, что мы вытаскивали из завала стальную балку, а с другого ее края капал расплавленный металл.

Сара Атлас (Sarah Atlas), член бригады спасателей, была одной из первых в «эпицентре»:

Никто не смог бы выжить. Расплавленный металл растекался среди нагромождений руин.

Марк Луазо (Mark Loizeaux), президент корпорации по промышленному сносу сооружений *Controlled Demolition Inc.*, отмечал:

Эти невероятно горячие участки были найдены в основаниях лифтовых шахт, на седьмом подвальном уровне... Расплавленную сталь находили там спустя три, четыре и пять недель, когда производился разбор завалов.

Я даже не хочу касаться вопроса, что делала корпорация, название которой переводится как **Контролируемый снос**, на разборе завалов после якобы самопроизвольного обрушения зданий. Наверняка это чисто случайно совпадение, как и десятки других в тот день, правда?

Только вот откуда взялась там расплавленная сталь? Уж точно не в результате горения керосина. Любопытно отметить, что ни в одном официальном отчете об 11 сентября нет даже упоминания о расплавленной стали. Почему? Ведь это очень важная улика! А все потому, что эта самая улика **никак** не вписывается в официальную версию про «блины». И ее просто проигнорировали. Как известно, если факты не соответствуют теории, надо изменить факты. Превратив их в fuck-ты.

Добрый дедушка Ларри

О сносе здания № 7 ВТЦ, как выяснилось, вообще знали очень немногие. Его разрушение прошло как-то незаметно на фоне остальных событий того дня. В этом 47-этажном небоскребе, который также носил название *Саломон Бразерс* (Salomon Brothers), размещались офисы ФБР, Министерства обороны, налоговой службы IRS (по словам *Online Journal*, с огромным количеством компроматов, в том числе и на печально известный *Enron*), контрразведки США, фондовой биржи (с доказательствами биржевого мошенничества), а также различных финансовых учреждений. Его обрушение произошло приблизительно в 17:20 по нью-йоркскому

времени, и с ним связаны сразу несколько довольно любопытных казусов.

ФЕМА утверждает, что это здание рухнуло по тем же самым причинам, что и «близнецы» – из-за ослабления несущих конструкций. Но почему? Самолет в него не попадал. Пожары в нем не бушевали – лишь в трех местах были небольшие локальные очаги возгорания: на седьмом, двенадцатом и двадцать девятом этажах. Если мы вспомним схему ВТЦ, изображенную на рис. 13, то здание № 7 – самое удаленное от «эпицентра», отделенное от основного комплекса еще и улицей. Откуда у него повреждения?

Работник Управления жилищного хозяйства Барри Дженнингз (Barry Jennings) рассказывал, что в момент первого удара самолета в северную башню он с юрисконсультом Майклом Хессом (Michael Hess) находился на 23-м этаже здания ВТЦ-7. Вдруг они услышали и ощутили мощный взрыв – и быстро спустились вниз, туда, где раньше был вестибюль здания:

Я осмотрелся вокруг, вестибюля больше не было. Это было похоже на ад.

Знакомая история? Вот отсюда и повреждения. Плюс, если верить отчету ФЕМА, здание было повреждено еще и обломками рухнувших «близнецов».

Окончательно всю «картину маслом» неожиданно испортил Ларри Сильверстейн (Larry Silverstein), 70-летний арендовладелец Всемирного Торгового Центра, который в интервью общенациональному телеканалу *PBS* открытым текстом признался в сносе ВТЦ-7:

Я помню, как мне позвонил командир пожарной части и сказал, что он не уверен в том, что ему удастся сдержать пламя. Я ответил, что у нас и так уже было столько жертв, поэтому самым разумным будет снести его. И мы приняли решение снести его. После чего мы все видели, как здание рухнуло.

Спрашивается, кто его за язык тянул? Ведь такая красивая сказка складывалась! А Сильверстайн возьми да рубани с плеча правду-матку, мол, не существует никакого Деда Мороза, это родители вам подарки под елкой оставляют... Ну не сволочь?

Вот только лукавит он немного. Но не в том, что здание было снесено – здесь как раз сомнений нет, и даже очаги плавленого металла были впоследствии обнаружены под его обломками, как и «положено». Лукавит Ларри в другом. Ведь подготовка к взрывному сносу сооружений занимает не одну неделю. В котором часу командир пожарной части мог позвонить старине Ларри, осознав, что «не удастся сдержать пламя»? В 10 часов? В 12? Впрочем, какая разница! Даже если мы великодушно «позволим» ему позвонить в момент удара первого самолета в северную башню – 8:46, то к 17:20, когда здание ВТЦ-7 было снесено, прошло чуть более восьми с половиной часов. И дядя Ларри предлагает нам поверить в то, что за это время была проведена работа, обычно занимающая недели, а то и месяцы? Стыдно, мистер Сильверстайн, никакого уважения к обывателю!

Удивительно то, что ФЕМА при этом не удосужилось подкорректировать свой отчет, по-прежнему утверждая, что здание рухнуло самостоятельно, в результате полученных повреждений. А в отчете самой главной комиссии по терактам имени Кина вообще нет ни слова о ВТЦ-7! Видимо, с их точки зрения, это событие просто не заслуживает внимания, словно каждый день в стране пачками валяются 47-этажные небоскребы. Пускай уж эти три источника, один правдивее другого, договорятся как-нибудь между собой что ли...



Рис. 30. Пожар в здании ВТЦ-7 и его снос

На рис. 30 слева изображено здание ВТЦ-7 с пожарами, которые по утверждению FEMA привели к его обрушению. Справа – начало сноса здания. Обратите внимание на характерную «вдавленность» посередине, что указывает на промышленный снос по всем правилам, начиная с центральных несущих опор. Кстати, как и «близнецы», этот небоскреб «сложился» практически в свободном падении – за 6–7 секунд.

Пытаясь сделать хорошую мину при плохой игре, а заодно и привести разные версии хоть в какое-то соответствие, 9 сентября 2005 года представитель компании *Silverstein Properties* Дара МакКуиллан (Dara McQuillan) заявил, что Сильверстейн разговаривал с командиром пожарной части после полудня 11 сентября, и на самом деле мы все его неправильно поняли – он имел в виду не **снести**

здание, а эвакуировать людей из готового рухнуть здания. Не сомневаюсь, что старик Ларри наверняка уже неоднократно пожалел о своем неосторожном признании. Но с фантазией у него и его подчиненных, видимо, совсем туго, раз им потребовалось целых четыре года, чтобы родить такое идиотское оправдание.

Тем временем прочие аналитики, чуть ли не по слогам разбиравшие его заявление, пытались нас убедить в том, что решение снести здание действительно было принято, однако – вот незадача! – за мгновение до предполагаемого сноса оно рухнуло само! Ну да, ведь Сильверстайн так и сказал: «...мы приняли решение снести его, после чего мы все видели, как здание рухнуло». Сначала принято решение, а потом здание рухнуло. Ведь нигде не сказано, что они его **снесли** – они только **приняли решение!** Сильверстайн же не виноват, что оно именно в этот момент и рухнуло. Что тут еще может быть неясно? Дорогие сэры, все предельно ясно! Кроме одного – какую траву курили эти «оналитеги»? Простите мне мой «албанский», но дурь-то отменная получилась!

Проблема данных «отмазок» и подобных анализов, помимо их очевидной нелепости, еще и в том, что, во-первых, все служащие были эвакуированы из ВТЦ-7 еще в 9 часов утра, а во-вторых, в этом здании после часу дня и пожарных-то уже не осталось. *New York Times* пишет:

В 11:30 Фрэнк Феллини (Frank Fellini), командир пожарной части, обслуживающей тот район, приказал всем пожарным покинуть здание ВТЦ-7 из соображений безопасности.

А в районе 16:00 последние пожарные, получив **предупреждение**, что здание вот-вот рухнет, покинули и территорию около ВТЦ-7. Дядя Ларри, ау! Что ж, подождем еще четыре года – может, наш герой придумает что-нибудь поубедительнее.

Кстати, а что он сам-то говорит по поводу своего внезапного откровения? А он ничего не говорит. Ни-че-го! За прошедшие почти семь лет получить от него комментариев по интересующему вопросу не удалось никому.

Еще более интересным выглядит репортаж британского телеканала *Би-Би-Си* (BBC). В выпуске теленовостей, который вышел в эфир в 10:00 по лондонскому времени, то есть в 17:00 по нью-йоркскому, ведущий поведал телезрителям о том, что рухнуло здание ВТЦ-7 в Нью-Йорке. Но ведь до его обрушения оставалось еще 20 минут! Более того, корреспондент телеканала Джейн Стэндли (Jane Standley) в своем прямом репортаже из Нью-Йорка рассказывала об обрушении ВТЦ-7, находясь при этом на его фоне! На рис. 31 как раз изображен этот момент – здание ВТЦ-7 обозначено стрелочками. Подпись внизу экрана гласит: «47-этажное здание Саломон Бразерс рядом с Всемирным Торговым Центром также обрушилось».



Рис. 31. Корреспондент компании BBC Джейн Стэндли рассказывает об обрушении здания ВТЦ-7

Однако в какой-то момент, видимо, телевизионщики поняли, что произошло, и в 17:14 картинка трансляции из Нью-Йорка вдруг исказилась помехами, а через несколько секунд и вовсе пропала. Было бы совсем интересно, если бы здание рухнуло непосредственно во время этого репортажа!

Как еще объяснить сей невероятный «ляп», если не наличием заранее написанного сценария? Возможно ли, что здание планировали снести чуть раньше, но до Лондона просто не успели своевременно довести информацию о задержке этой мизансцены спектакля, а британцы продолжали следовать сценарию? Значит, они получили пресс-релиз до того, как все это произошло? Но от кого и каким образом?

Разумеется, подобный казус вызвал массу вопросов к телеканалу *BBC*. Однако глава отдела новостей Ричард Портер (Richard Porter) своими жалкими потугами оправдаться только усугубил ситуацию. Не могу не привести выдержки из его так называемых объяснений. Как вам, к примеру, такой пассаж?

Мы не являемся частью заговора. Никто не говорил нам, о чем рассказывать и что делать 11 сентября. Нам заранее никто не сообщал о том, что здание должно упасть. Мы не получали ни пресс-релиза, ни сценария событий, которые должны произойти.

Что здесь можно сказать? Во-первых, сразу хочется заметить, что на воре шапка горит. Во-вторых, если заранее им никто ничего не сообщал, значит, они сами, по своей инициативе рассказали об обрушении здания, которое произойдет через 20 минут. Кто бы мог подумать, что работники *BBC* обладают даром предвидения! Но читаем дальше:

Я разговаривал с Джейн Стэндли, и, естественно, она не помнит поминутно, что она говорила.

Ну, естественно, кто бы сомневался! Далее идет, пожалуй, апофеоз его толкования ситуации:

У нас не сохранилось оригинальной записи репортажей от 11 сентября – но не по причине заговора, а из-за неразберихи.

Новостная запись одного из важнейших за всю историю телеканала дней – и вдруг утеряна? Как удачно! И, главное, как правдоподобно!

Обратите внимание – уважаемый мистер Портер вновь подчеркивает свое непричастие к заговору, что само по себе уже вызывает подозрения.

И последний перл:

Если мы сообщили о том, что здание рухнуло до того, как это произошло, то это была всего лишь ошибка – не более того.

Как вам нравится эта ошибка? В чем **именно** ошибка? В том, что им померещилось, будто здание упало, когда оно на самом деле стояло? Но ведь оно действительно вскоре упало! Хорошенькая «ошибка». Или ошибка заключалась именно в том, что не проверили данные, прежде чем вывести их в прямой эфир? В таком случае это – высшее проявление непрофессионализма. С другой стороны, если верить Портеру, то они сами эти данные и добыли – зачем их еще проверять?

Итак, еще раз пройдемся по «логической» цепочке мистера Портера. Информацию о самопроизвольном обрушении здания ВТЦ-7 библиоиски добыли самостоятельно, поскольку никаких пресс-релизов им не поступало. Однако при этом допустили ошибку: по-видимому, получив недостоверную информацию, они не проверили ее и рассказали о событии на двадцать минут раньше, чем оно произошло. После этого в неразберихе потеряли запись. Вы что-нибудь поняли? Я тоже. О какой

неразберихе идет речь? Вроде бы огромная «неразбериха» была в Нью-Йорке, а не в Лондоне. Дорогой мистер Портер (и почему мне так хочется назвать его Поттером?), Вы окончательно запутались в паутине собственной лжи, поэтому, ей-богу, раз уж Вас загнали в угол, лучше вообще молчать и отказываться от комментариев. Как известно, «иногда лучше жевать, чем говорить»...

Поскольку мы теперь знаем совершенно точно (большое спасибо Ларри Сильверстайну и Гарри Поттеру или как его там!), что здание ВТЦ-7 было **снесено**, мы с не меньшей уверенностью можем утверждать, что подготовка его к сносу началась как минимум за несколько недель до 11 сентября. И уж если готовили к сносу здание № 7, то почему бы заодно не начать работы в зданиях № 1 и № 2? Логично предположить, что это случилось, скажем, недель за 7 до часа «икс», поскольку именно тогда произошло одно очень знаменательное событие.

26 апреля 2001 года была подписана, а 23 июля окончательно оформлена сделка стоимостью в 3,2 миллиарда долларов, согласно которой наш друг Ларри Сильверстайн, уже будучи тогда арендовладельцем ВТЦ-7, а также ВТЦ-3 (отель «Мариотт») и ВТЦ-6 (таможня США), теперь получил в 99-летнюю аренду и остальные здания Всемирного Торгового Центра: ему отошли «близнецы» (ВТЦ-1 и ВТЦ-2), здания ВТЦ-4 и ВТЦ-5, а в придачу еще почти 40 тысяч квадратных метров торговых площадей. Дядюшка Ларри был в эйфории:

Я так рад! Наконец-то я смогу потратить свои деньги с пользой для общества, заняться благотворительностью и открыть в этих небоскребах бесплатный приют для стариков, нуждающихся, инвалидов и брошенных зверюшек!..

Ой, что-то не то... Простите, друзья мои, пригрезилось, бывает... На самом деле дядя Ларри сказал совсем другое:

Моя мечта сбылась! Мы получили ценный ресурс и будем дальше развивать его потенциал и устремлять к новым высотам.

Точно, именно к высотам и устремили – не прошло и полгода...

Он также застраховал свое приобретение на сумму 3,6 миллиардов долларов и имел в общей сложности 24 страховых полиса. И хотя они не включали в себя военные действия, отдельным пунктом в них значилось страхование на случай террористического акта. Пока все вроде бы логично. Казалось бы...

В 1999 году Эрик Дартон (Eric Darton) в одной из своих публикаций писал об **экономическом закате** Всемирного Торгового Центра. 4 октября 2001 года *BusinessWeek* со ссылкой на Дартона опубликовал статью под названием «Процесс создания руин», в которой есть такие слова:

С экономической точки зрения, торговый центр, субсидируемый с самого момента своего возведения, никогда не функционировал и даже не предназначался для функционирования без поддержки вечно скачущего рынка недвижимости.

«Близнецы» действительно приносили колоссальные убытки владевшей им компании *Port Authority*. Они «сжирали» миллионы долларов в год только на самое необходимое – электричество, воду, обогрев, кондиционирование, канализацию и даже кислород, поскольку являлись герметически закрытыми зданиями.

С трудом верится, что пронырливый Сильверстайн не знал об этом. Вряд ли он не знал и о том, что «близнецам» требуется ремонт стоимостью как минимум 200 миллионов долларов с целью замены материалов, признанных в 1980-е годы вредными для здоровья, в частности, асбеста. Интернет-журнал *Arctic Beacon* пишет по этому поводу:

Городским властям Нью-Йорка хорошо известно, что ВТЦ был асбестовой бомбой. В течение многих лет компания *Port Authority* пыталась добиться разрешения на снос зданий по экономическим соображениям, но получала отказ по причинам безопасности – из-за асбестовой проблемы для здоровья. Также хорошо известно, что единственная причина, по которой «близнецы» все еще стояли до 11 сентября, это колоссальные затраты, связанные с их поэтажной разборкой, поскольку сносить их было запрещено.

Вот таким вот экономическим геморроем были башни-близнецы на нью-йоркском задку: терпеть – больно, лечить – дорого, удалять – опасно. Как быть? И тут в образе мирового проктолога является наш дедушка Ларри со своими миллиардами. Кстати, это был первый (и, как оказалось, последний) раз за всю историю ВТЦ, когда он перешел из одних рук в другие. Зато в какие руки!

Прекрасно понимая, что «близнецы» экономически не выгодны, Сильверстайн, попутно изображая безудержную радость на грани экстаза, «закапывает» эти деньги и здорово страшует, зная, что на их месте очень скоро расцветет денежное дерево. Однако не стоит думать, что все 3,2 миллиарда он выложил сразу – наш герой слишком хитер для этого. Он разбил их на ежемесячные платежи. Много ли он успел выплатить за те два с лишним месяца, что прошли с 23 июля по 11 сентября? Точная цифра – 14 миллионов долларов. Что происходило дальше, известно: наш проктолог с плеча рубит этот застарелый тромбоз, одним махом решая сразу массу проблем. Какие вопросы здоровья? Какой асбест? Какие жертвы? Кого все это волнует, когда на кону стоят такие деньжищи, а в перспективе – мировое господство?

Стоит признать, Ларри Сильверстайн разыграл блестящую комбинацию. Трудно даже сосчитать, сколько зайцев одновременно он убил, провернув эту аферу. Вот только убил он не только зайцев, но и людей. И не только

тех, кто оказался погребен в руинах. В результате сноса башен-близнецов в Манхэттен было выброшено более 500 тонн асбеста, а также колоссальное количество свинца, бария, ртути, хрома и других высокотоксичных элементов. Сколько людей пали (и еще падут!) жертвами, впитав запредельные дозы этих токсинов и получив различные хронические и онкологические заболевания?

В конечном итоге делец обнаглел настолько, что попытался содрать со страховых компаний двойную сумму – 7,2 миллиарда долларов страховых выплат. Обосновал он свои претензии тем, что два самолета были двумя различными террористическими актами, следовательно, это два отдельных страховых случая. Это все равно, что купить дом, застраховать его от бомбежки, после чего взорвать в нем две бомбы и потребовать возмещения двойного ущерба плюс дополнительные средства на строительство нового дома. После длительных судебных тяжб, растянувшихся почти на шесть лет, одиозный миллиардер получил компенсацию в размере 4,6 миллиарда долларов в виде страховых выплат за «близнецов» и ВТЦ-7, а также на восстановление комплекса. Но ему этого показалось мало, и по сообщениям *New York Times*, он теперь пытается отсудить еще 12,3 миллиарда долларов у авиалиний и службы охраны аэропортов. Вот такой вот **убийственный** бизнес.

БУШистая безопасность

Если снос зданий был действительно спланирован заранее, то подготовительные работы должны были вестись на протяжении достаточно длительного времени. Замеры, исследования, заложение взрывчатки – наверняка кто-то обратил бы на это внимание? Тысячи служащих работали в

«близнецах», не говоря уже об охране и службе безопасности зданий – неужели все подготовительные манипуляции остались незамеченными? Ну, положим, осмотр здания не требует каких-то особенных действий, но как насчет последней и самой важной стадии? Как можно было **незаметно** заложить на этажах взрывчатку?

Здесь существует множество предположений. И хотя далеко не все из них (даже на мой взгляд!) можно рассматривать всерьез, я все же изложу их.

Первое исходит от Скотта Форбса (Scott Forbes), главного администратора баз данных в банке *Fiduciary Trust Inc.*, занимавшем пять этажей в южной башне – 90-й и с 94-го по 97-й. Он рассказывает:

В выходные 8 и 9 сентября в южной башне было отключено электропитание приблизительно на 36 часов – от 50-го этажа до самого верха. Уведомление мы получили от *Port Authority* приблизительно за 3 недели. Я работаю в компьютерной области, и нам с коллегами пришлось в те выходные потрудиться, чтобы корректно выключить весь парк компьютеров перед отключением питания, а после окончания работ вновь привести их в рабочее состояние. Причиной отключения питания ВТЦ назвал установку новых кабелей в здании. Разумеется, при отключенном питании не работали ни камеры наблюдения, ни замки безопасности, ни лифты на верхних этажах, и несчетное количество «инженеров» постоянно сновало внутри здания.

Fiduciary Trust Inc. была одной из первых фирм, которые вселились в ВТЦ с момента его возведения, и за всю ее 30-летнюю историю такого массового отключения питания не производилось ни разу. По словам Форбса, 8 и 9 сентября электропитание подавалось только в нижние этажи, и толпы непонятных людей свободно входили и выходили из здания, имея беспрепятственный доступ в любой его угол по причине неработающих замков. Предположительно для входа в здание ВТЦ необходимо носить специальный значок с

фотографией и фамилией, однако ни у одного из «инженеров» таких значков не было. Форбс трудился все выходные и только в понедельник 10 сентября привел все компьютеры в рабочее состояние. Во вторник, 11 сентября, у него был законный выходной, и он с ужасом наблюдал из окон своей квартиры на 15-м этаже за разворачивающимися событиями. Он моментально связал их с отключением энергии в минувшие выходные, о чем написал множество писем в различные инстанции, включая пресловутую «Комиссию по террористическим атакам». Но его показания никому не были интересны. Действительно, эка невидаль – подумаешь, отключение питания одновременно на 60-ти этажах на 36 часов впервые за тридцать лет...

Форбс отмечает и еще некоторые странности тех дней. В частности, видеокамеры, установленные на крыше зданий ВТЦ и круглосуточно транслирующие вид сверху, утром 11 сентября оказались отключены. Коллега Форбса, находившийся в одном из нижних этажей в момент попадания самолета в северную башню, моментально покинул здание и был немало удивлен, обнаружив многочисленных агентов ФБР, уже находившихся на прилегающих к ВТЦ улицах, спустя буквально считанные минуты после крушения...

Рассказ Форбса мне показался изначально довольно любопытным, но чтобы принять его к рассмотрению, необходимо было получить хотя бы еще одно подтверждение. Когда какой-то факт имеет место, то, как правило, находится больше одного свидетеля – например, те же взрывы в «близнецах» слышали и ощущали сотни людей, готовые это подтвердить. Что касается такого беспрецедентного по своей масштабности отключения электропитания, то оно наверняка не могло пройти незамеченным для жителей Нью-Йорка, которые вечером обратили бы внимание на погруженную в темноту верхнюю

половину небоскреба. Я потратил не один час на поиски хоть какого-нибудь подтверждения, но, к сожалению, ничего не обнаружил. Более того, я нашел опровержения – в частности, людей, которые в эти выходные поднимались на смотровую площадку южной башни, продемонстрировав для пущей убедительности еще и экскурсионные билеты с датой и временем посещения. Что доказывает **наличие** электропитания в верхней половине башни. Кроме того, простой здравый смысл подсказывает, что за 36 часов заминировать 60 этажей здания проблематично, какой численностью персонала ни обладай. А еще оставались 50 нижних этажей южной башни и вся северная башня, отключения электричества в которой не отмечалось. И все же я поостерегусь называть автора этой истории выдумщиком. Возможно, он что-то преувеличил, что-то переоценил. Тем не менее, саму версию я вынужден признать несостоятельной, несмотря на всю ее первоначальную «вкусность». Однако к мистеру Форбсу мы еще вернемся.

Второе свидетельство предоставил *New York Newsday*, сообщивший об ослаблении охраны башен в дни, предшествовавшие 11 сентября. А Дарья Коард (Daria Coard), работавшая охранником в северной башне, сообщила, что в четверг, 6 сентября, из здания внезапно удалили всех собак, специально обученных для поиска взрывчатых веществ. Впрочем, здесь тоже есть сомнения, поскольку сообщается, что утром 11 сентября как минимум одна такая собака по кличке Сириус в здании все же находилась, и именно в подвальном помещении (впрочем, толку от нее все равно не было). Здесь, как и в случае со Скоттом Форбсом, убедительного подтверждения удаления собак из ВТЦ мне найти не удалось, хотя эта версия кажется достаточно правдоподобной. Что же касается снижения безопасности, то за несколько недель до 11 сентября она как раз была усилена, а непосредственно перед 11 сентября возвращена в обычный

режим. Вряд ли это можно считать снижением безопасности как таковым. Так что и здесь не совсем убедительно.

Третья версия – учебные пожарные тревоги. Бен Фаунтэн (Ben Fountain), работавший финансовым аналитиком в ВТЦ, рассказал журналу *People Magazine*, что в течение нескольких дней перед 11 сентября было большое количество заранее необъявленных и странных учебных пожарных тревог, когда обе башни ВТЦ-1 и ВТЦ-2, а также ВТЦ-7 полностью эвакуировались в «целях безопасности». И снова ни одного подтверждения словам Бена Фаунтэна мне найти не удалось. Кроме того, мы опять упираемся в ту же проблему – даже если на мгновение поверить в эти учебные тревоги, то как в столь короткий период времени, пока все служащие были эвакуированы из здания, можно было заложить взрывчатку? Это даже не 36 часов, а от силы час-два. Словом, и этот вариант я вынужден признать несостоятельным.

Следующая версия выглядит поинтереснее. Роберт Пэриш (Robert L. Parish Sr.) работал в компании *Kirkwood Commutator* с 1974 по 1998 год. Группа консультантов в его фирме получила подряд от компании *Otis Elevator* на изготовление электромашинных коллекторов для лифтов, которые планировалось поставлять в небоскребы, возводимые в одной из азиатских стран. Однажды он спросил ведущего консультанта, каким образом, лет через 50, когда здания устареют и станут нерентабельными, их будут сносить, чтобы не задеть соседние сооружения густо застроенного делового центра? На это консультант, вытянув руку перед собой и постепенно опуская ее, словно показывая этажи здания, объяснил:

Вот так, поэтажно, сверху вниз... бам-бам-бам-бам-бам... каждый этаж будет подрываться и падать на этаж под ним, который тоже, в свою очередь, будет подрываться, и так далее...

Он также рассказал, что в момент возведения здания заряды взрывчатки уже закладывались в ключевые точки несущих конструкций каждого этажа. Такое падение будет происходить до самого низа, пока все здание не сложится. А если так, то уже не требовалось многомесячных подготовительных работ к сносу, а нужен был, грубо говоря, лишь один телефонный звонок и нажатая кнопка. Кто знает, не были ли «близнецы» заряжены подобным образом? Меня в этой версии смущает только одно: я, конечно, не специалист в области взрывчатых веществ, но разве за 30 лет взрывчатка не утратила бы своих свойств? Хотя бы частично? А ведь судя по тому, как падали «близнецы», все сработало идеально! Насколько правдоподобна данная версия, оставляю на суд читателя. Не отметая ее окончательно, я, тем не менее, не готов на ней базировать свои выводы.

Также имеется информация о том, что в течение месяца, предшествовавшего 11 сентября, в башне не работал служебный лифт. Тот самый, который проходит по всей высоте небоскреба – от первого до последнего этажа. Точнее, «не работал» он официально, но при этом использовался. Для чего? Например, это очень удобный транспорт для доставки нужного материала в нужные точки здания. К сожалению, мне неизвестен даже источник этой информации, а найти ей подтверждение мне тем более не удалось. Значит, тоже на выброс.

Что же, неужели мы зашли в тупик? Я прекрасно пойму, если вы скажете, что описанные выше объяснения вас не устраивают. Потому что не устраивают они и меня...

Однако есть целый ряд **неоспоримых фактов**. Безопасность Всемирного Торгового Центра обеспечивала компания *Securacom* (ныне – *Stratasec*). До 2000 года возглавлял ее не кто иной, как Марвин Буш (Marvin Bush), младший брат опального президента. А генеральным

директором фирмы до 2002 года был Уирт Уокер (Wirt D. Walker III), двоюродный брат Марвина и Джорджа. Мне могут возразить, что Буш-мелкий пришел к власти только в 2000 году, но это не имеет абсолютно никакого значения, поскольку Джордж Буш-старший был в свое время главой ЦРУ.

С 1996 по 2000 год *Securacom* устанавливал в ВТЦ новую систему безопасности стоимостью в 8,3 миллиона долларов. А ведь под прикрытием этого действия фирма могла установить в здании и другие системы с полной электрической подводкой в любые нужные точки. Четыре года – срок предостаточный, чтобы неспешно, с чувством, с толком, с расстановкой, самым тщательнейшим образом выполнить почти любую поставленную задачу. Это вам не один час учебной эвакуации. И даже не 36 часов отключения питания. Это бесконечность в данных масштабах.

Уже знакомый нам Уильям Родригес рассказывал о странном явлении незадолго до трагических событий:

Я находился на 33-м этаже и услышал очень странные звуки над головой. 34-й этаж был пустым – в нем не было офисов, стен и даже перегородок, он был абсолютно пустым. Звук оттуда исходил такой, словно там передвигали очень тяжелую технику. Это было похоже на мусорный контейнер с металлическими колесами. Мне было страшновато, потому что я знал, что этот этаж пустой, и никто не должен там находиться. Более того, даже лифты на нем не останавливались, нужно было иметь специальный ключ, чтобы остановить лифт на 34-м этаже. И эти странные звуки... У меня был ключ, но я не решился остановиться там и открыть дверь.

Человек, проработавший в этом здании более двадцати лет, наверняка знал, о чем говорил.

Вернемся теперь к Скотту Форбсу, офис которого находился на 97-м этаже. Я бы, конечно, не стал вновь обращаться к показаниям склонного к преувеличениям

свидетеля, но он, независимо от Родригеса, во многом вторит его рассказу:

Это было примерно за 4–6 недель до 11 сентября. Создавалось впечатление, что над нами идут строительные работы. Компанию AON, занимавшую 98-й этаж, переместили куда-то в другое место, и офисы пустовали. Казалось, что там орудовали тяжелой техникой и постоянно вели строительные работы – сверлили пневматическими дрелями, что-то долбили. Это было настолько мощно, что дрожали потолки. Как будто что-то очень тяжелое передвигали на колесах, потом снимали с колес и ставили на пол – бабах! Потолки тряслись, мы практически ощущали этот вес над нашими головами... Спустя некоторое время мне захотелось удовлетворить свое любопытство, и я поднялся посмотреть, что там происходит. Открыв дверь, я увидел, что все офисное пространство пустое. Там не было вообще ничего! Было очень странное ощущение от этой абсолютной зияющей пустоты. Вообще ничего. Полный ноль. Даже никаких проводов, свисающих с потолка. Но до этого там слышались тяжелые звуки и вибрация. Это было очень странно.

Форбс говорил про 4–6 недель. Шесть недель – значит, спустя неделю после того, как Ларри Сильверстайн завладел комплексом. Еще одно совпадение?

Однако Скотт заметил и еще нечто странное:

Это началось примерно за неделю до 11 сентября... Каждое утро я приходил на работу в 7 часов, и количество пыли было просто немыслимым! В основном я находил ее на подоконниках, заключающих в себе батареи отопления, и она была грязно-серого цвета. Мне самому приходилось ее счищать. Откуда она там взялась?

Это вполне мог быть сухой цемент или любая другая строительная пыль. Сверлили, долбили... может быть, и закладывали что-то? Абсолютно пустое офисное пространство – это удаленные второстепенные стены, и вот уже весь этаж полностью готов к сносу.

«Близнецы», морально устаревшие в последние годы, стали терять свою привлекательность для все возрастающего числа фирм, которые съезжали в современные здания с более совершенной инфраструктурой. Со временем стали пустовать не только отдельные офисы, но и целые этажи, на которых периодически проводился ремонт. Или под видом ремонта проводились какие-то другие работы.

Форбс упоминал о компании *AON Corporation* – это одна из фирм, которую «переселили». С какой целью? И сколько еще фирм периодически перемещали на свободные этажи для проведения «ремонтных»? При этом, учитывая, что безопасность обеспечивал *Securacom*, попасть в здание нужным людям не составляло никакого труда. Равно как и получить доступ в любую его точку, в любой угол. С какой угодно целью.

Металлолом на вывоз

В любом происшествии, от автомобильной аварии до террористического акта, не говоря уже о бытовом преступлении, самое важное – это оставить сцену происшествия нетронутой до прибытия следственных групп. Однажды, очень давно, я попал на своем автомобиле в первую в своей жизни аварию и по неопытности поторопился поскорее убрать машину с проезжей части, дабы не заблокировать движение на дороге. За что в итоге и поплатился. Было ужасно обидно, что мое благородство, которое вряд ли кто-то оценил, мне в итоге вышло боком.

А теперь представьте, что вы – следователь по особо важным делам, и вас вызывают в связи с массовым убийством. Однако по прибытии на место преступления вашему взору предстает странная картина: трупов не обнаружено, орудие убийства отсутствует, а любые

возможные улики собраны и отправлены в неизвестном направлении. На попытки узнать, что здесь, собственно, происходит, вам отвечают, что ваша помощь не требуется и делать вам тут нечего, поскольку все и так ясно, следствием занимаются **другие инстанции**, а виновные уже названы. Наверняка ваша первая мысль будет о том, что преступление пытаются **сокрыть**, причем занимаются сокрытием именно те самые «другие инстанции».

В миниатюре именно это и произошло 11 сентября 2001 года. В качестве «других инстанций» здесь выступало ФБР и иже с ними, а любые улики, которые были бы в состоянии пролить свет на реальные, а не вымышленные, события того трагического дня, исчезли с мест преступления с мистической быстротой.

В Нью-Йорке ситуация вообще достаточно любопытная: там одно преступление совершалось с целью покрыть другое. Снос зданий, помимо решения непосредственных задач, еще и начисто уничтожил практически все улики в виде останков самолетов. Отсюда, скорее всего, и поспешность такая. Ведь ВТЦ-2 оказался поврежден в значительно меньшей степени, чем ВТЦ-1, следовательно, и улик наверняка осталось больше, поэтому и снести его нужно было быстрее – пока кто-нибудь не в меру наблюдательный и деятельный, вроде Марка Бирнбаха, не обнаружил ничего лишнего.

Итак, снос зданий замел все следы крушения самолетов. При этом нас пытаются уверить в том, что башни рухнули самостоятельно от полученных повреждений. Для пользы дела ненадолго наступим на горло здравому смыслу и предположим, что это действительно так. В таком случае, это был бы уникальный, первый и последний раз в мировой истории, когда здание, построенное на основе стального каркаса, рушится до состояния руин в результате пожара. Вдумайтесь в эту формулировку! Разве в любом подобном случае не были бы привлечены к уголовной ответственности

инженеры и проектировщики здания? Разве не потребовал бы такой исключительный случай, в первую очередь, тщательнейшего расследования инженерных расчетов, а также свойств стали, использованной для этого каркаса? Каждый сантиметр остатков конструкций, найденных в руинах, должен быть подвергнут самому скрупулезному физическому, химическому, структурному и даже молекулярному анализу на предмет выяснения причин подобной катастрофы. Если была допущена ошибка в расчетах, то серьезное наказание должны понести инженеры-проектировщики. В случае брака в изготовлении стали наказан должен быть производитель, а также лаборатория *UL*, занимающаяся сертификацией стали, которая в действительности не соответствовала заявленным нормативам. А если не в стали дело и есть предположения, что здания разрушились по какой-то другой причине, то тем более эту сталь надо исследовать, причем именно на месте разрушения здания! Разве не так должно быть в реальном мире? Только так и никак иначе!

Что же мы наблюдаем на самом деле? Сталь спешно отправили на переработку до того, как к ней были даже допущены следователи. Более 185 тысяч тонн стали было ликвидировано из «эпицентра». Пожарные доложили Конгрессу США, что порядка 80 % (!) стальных обломков были вывезены, а следователи не могли даже потребовать сохранения останков для анализа. В частности, по словам *Beijing Daily Youth*, китайская корпорация *Shanghai Baosteel Group* приобрела пятьдесят тысяч тонн стали из развалов ВТЦ в виде лома по цене 120 долларов за тонну. Тысячи тонн стали были отправлены и на переработку в Индию.

Вообще-то удаление любых улик с места преступления само по себе является федерально наказуемым преступлением. Однако некоторым закон не писан, и

федеральные служащие оперативно избавлялись от этих улики.

Подобные действия вызвали волну негодования среди независимых исследователей и семей погибших, однако новоиспеченный мэр Нью-Йорка Майк Блумберг (Mike Bloomberg), сменивший на этом посту Рудольфа Джулиани (Rudolph Giuliani) в конце 2001 года, на это ответил, что есть другие способы расследовать трагедию 11 сентября. Он также заметил, что «простой осмотр куска металла ничего вам не расскажет». Потрясающе! Это как заявить прибывшему на место убийства следователю, ищущему пулю с целью провести баллистическую экспертизу, что простой осмотр куска свинца ничего ему не даст.

Несмотря на протесты всех желающих посмотреть на эти «куски металла», вывоз лома шел полным ходом. Официальная причина такой спешки заключалась в том, что это – совершенно бесполезный мусор, который только мешает. Видимо, этот «мусор» был настолько **бесполезным**, что его вывоз проходил под строжайшим контролем, а грузовики, вывозившие стальные обломки из района «эпицентра», были оснащены дорожными следящими устройствами, чтобы не дай бог этот совершенно бесполезный мусор не оказался где-нибудь, кроме плавильных печей. А один из водителей такого грузовика, посмеявшийся увеличить свой обеденный перерыв до полутора часов, моментально был уволен за столь дерзкое нарушение строгих правил. Сталь вывозилась с «места преступления» в таком авральном режиме, что даже специально созданная правительственная комиссия *BPAT* (Building Performance Assessment Team – Комиссия оценки конструктивных характеристик здания), получив возможность лишь взглянуть на останки, не имела права ни изучить эти останки, ни ознакомиться с чертежами зданий. Что, собственно, ставит под вопрос сам смысл создания этой комиссии.

Главный редактор журнала *Fire Engineering Magazine* Билл Мэннинг (Bill Manning) от имени пожарных выразил недовольство действиями правительственных организаций по уничтожению улики и полному отстранению независимых исследователей от возможности их изучения:

У нас есть причины полагать, что «официальные расследования»... являются не чем иным, как вопиющим фарсом, навязанным нам политическими силами, основные интересы которых, мягко говоря, очень далеки от раскрытия правды... Уничтожение улики должно прекратиться немедленно.

Мэннинг также подчеркнул, что уничтожение этой стали является незаконным: согласно национальному стандарту по расследованию пожаров все свидетельства при любых пожарах в зданиях высотой более 10 этажей должны быть сохранены, и исключений из этого правила нет. Глас вопиющего в пустыне...

Как будто этого было недостаточно, 26 сентября 2001 года мэр Рудольф Джулиани запретил всю видео- и фотосъемку в районе «эпицентра». У одного фотографа, который предпочел не называть своего имени, полицейские стерли сделанные цифровой камерой снимки и пригрозили арестом, если он еще раз там появится, однако он сумел восстановить стертые изображения с помощью программы *PhotoRescue*.

Прошло несколько лет, и вдруг выяснилось, что не весь «металлолом» оказался вывезен для переработки. Некоторая часть обломков была сохранена в огромном ангаре на территории международного аэропорта им. Кеннеди в Нью-Йорке. Согласно информации от *Daily Local*, там находятся несколько фрагментов опор ядра и периметра (рис. 32).



Рис. 32. Фрагмент опоры ядра

Предположительно в ангаре хранится одна пятисотая часть всех останков от башен ВТЦ, но общественности туда доступ все равно закрыт. Причина, по которой эти колонны уцелели, заключается в том, что они были извлечены из нижних и подвальных этажей, до минус седьмого уровня – единственных участков зданий, не разрушенных полностью. И хотя это могло бы теоретически порадовать независимых исследователей, обольщаться не стоит. Что-то мне подсказывает, что если бы эти фрагменты содержали хоть что-то разоблачающее, они наверняка были бы отправлены на переработку в первые же дни после 11 сентября вместе с прочим стальным «хламом», анализ которого не производили и никогда уже не произведут. Поэтому приходится строить догадки, основываясь на фактах, имеющих в наличии...

А факты таковы, что три небоскреба – два 110-этажных и один 47-этажный – превращены в пыль и руины, под которыми оказались погребены (по официальным данным) почти три тысячи человек. Но это еще не все. Через неделю после трагических событий Агентство по охране

окружающей среды при администрации президента заявило, что воздух Нью-Йорка безопасен, отдельно упомянув, что он не содержит чрезмерного количества асбеста. И это несмотря на то, что газета *Boston Globe* лишь несколькими днями ранее предупреждала:

Уровень концентрации асбеста в атмосфере превышает допустимый в четыре раза, и это подвергает серьезной опасности здоровье спасателей, работающих в Манхэттене.

14 апреля 2006 года журнал *Medical News Today* опубликовал материал, в котором рассказывается, что одежда одного из добровольцев, работавших на разборе завалов в Нью-Йорке, была сохранена в пластиковом пакете, а затем отправлена на экспертизу. Анализ показал, что уровень вредных веществ в ней «в 93 тысячи раз превышал средний уровень по стране в других городах США».

Друзья мои, вдумайтесь в эти страшные цифры! Не удивительно, что к 2006-му году у 70% из сорока тысяч работников, трудившихся в «эпицентре» сразу после событий 11 сентября, появились респираторные заболевания. У сотен развился рак, 80 человек погибло. Наверняка к сегодняшнему дню эти цифры еще более выросли, и эксперты предполагают, что счет жертв в итоге пойдет на тысячи. Дэвид Уорби (David Worby), адвокат, представляющий интересы пострадавших от последствий событий 11 сентября, утверждает:

[Я считаю, что] больше людей погибнет от заболеваний, полученных в результате событий 11 сентября, чем погибло непосредственно 11 сентября 2001 года.

Палачи, которые привели в исполнение столь чудовищный по своему цинизму, размаху и хладнокровию план, достойны... нет, даже не смерти – это для них слишком легкое избавление. Специально для этих нелюдей надо бы вернуть что-нибудь из средневековья. Инквизиция – это то,

чего они достойны и куда должны быть отправлены. Чтобы на себе испытать ужас и мучения всех погибших и боль потерявших родных и близких в то трагическое утро. И не казнь Саддама Хусейна весь мир должен был смаковать по телящику, а медленную и мучительную агонию убийц, которые кровью своих сограждан и за их счет рисуют, вынашивают и претворяют в жизнь свои чудовищные планы. И в первых рядах отправленных на эшафот должен шагать Ларри Сильверстайн.

Пентагония

Пентагон – пятигранная геометрическая фигура, которая переводится с греческого как «пятиугольник». В американском Пятиугольнике находится сердце и мозг министерства обороны США и национальной безопасности страны.

Некогда на месте Пентагона находился заболоченный пустырь с мусорным полигоном. Первый камень будущего здания был заложен... 11 сентября 1941 года, а завершилось строительство 15 января 1943 года. На сегодняшний день Пентагон является одним из крупнейших офисных зданий в мире, которое фактически можно назвать городом. Его территория занимает площадь в 2,36 квадратных километра. В здании трудится более 25 тысяч человек – военных и гражданских. Площадь офисных помещений Пентагона составляет почти 345 тысяч квадратных метров, а общая длина его коридоров превышает 28 километров.

Вертикальная структура здания насчитывает семь этажей – два подземных и пять наземных. Горизонтальная структура представляет собой пять концентрических колец (точнее – пятиугольников): A , B , C , D , E , где A – самое внутреннее кольцо, а E – наружное. Существуют еще два наружных подземных кольца – F и G . Внутри кольца A находится дворик. Железобетонные стены каждого из колец Пентагона имеют по 45 сантиметров в толщину каждая. Само собой разумеется, что штаб Министерства обороны США является одним из самых защищенных зданий в стране, если не в мире. По крайней мере, мы были в этом уверены до дня шестидесятой годовщины заложения первого камня американского Пятиугольника...

Испарившийся Боинг

Для большей наглядности вашингтонского эпизода спектакля я позволю себе немного нарушить хронологию развития событий и начну с конца – с самого Пентагона, а уж потом мы рассмотрим курьезы рейса AA77. За это я прошу меня извинить, но уверяю, что это во благо.

Официальный отчет комиссии по терактам Кина нам вещает следующее:

В 9:37:46 рейс 77 авиакомпании *American Airlines* врезался в Пентагон на скорости приблизительно 850 километров в час.

Кроме того, на сближении с Пентагоном самолет умудрился сбить еще пять мачт уличного освещения.



Рис. 33. Разрушения Пентагона

Фото на рис. 33 мы все видели неоднократно. Это западная сторона здания, предположительно подвергшаяся

удару *Боинга-757*. Не упущу случая еще раз потренировать вашу внимательность и попросить сопоставить разрушения Пентагона с разрушениями «близнецов» после ударов самолетов. А чтобы немного помочь вам в этом нелегком деле, на рис. 34 я взял фрагмент места разрушения и наложил на него в точном масштабе изображение *Боинга-757*. Ничто вам странным не кажется?

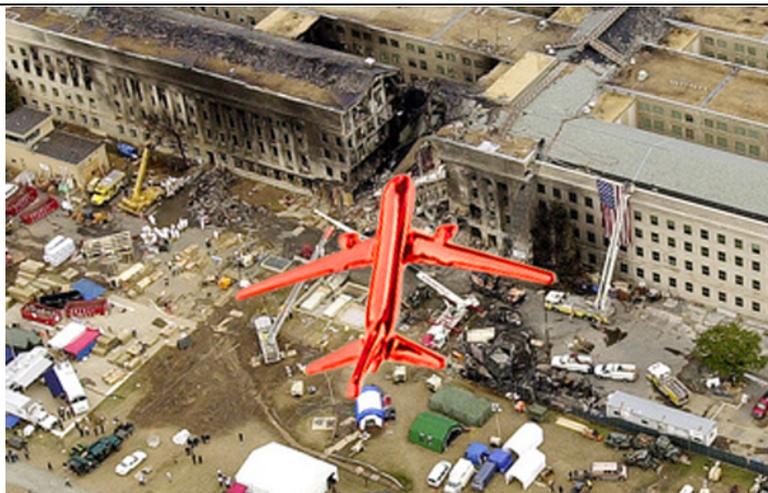


Рис. 34. *Боинг-757* и Пентагон

Совершенно верно. На здании Пентагона нет абсолютно никаких следов попадания самолета. Самая массивная часть любого авиалайнера – это его двигатели, состоящие из сверхпрочных титановых сплавов. Уж они-то точно оставили бы о себе хоть какую-то «память». Опять же стоит вспомнить, как выглядела стена башни ВТЦ, куда влетел *Боинг*, и сравнить ее с тем, что мы видим здесь. Для наглядности предлагаю вам посмотреть еще на рис. 35 и попытаться на нем найти хоть что-то, говорящее о наличии большого пассажирского самолета.

Где следы от двигателей? От крыльев? От хвостового оперения? Даже если предположить, что крылья самолета отвалились в момент столкновения со зданием, то они должны были оставить на нем хоть какой-то «отпечаток». Где он? И где сами крылья?



Рис. 35. Западная стена Пентагона после обрушения

Многие утверждают, что перед тем, как самолет врезался в Пентагон, он ударился о землю. В частности, об этом сообщали *CBS*, *CNN*, *MSN*, *Delaware Online*, *Time* и многие другие. Якобы самолет разбился в момент удара о землю. Но в этом случае его обломки должны были заполнить собой весь газон. Крылья, фюзеляж, двигатели, кресла, багаж, шасси, останки людей... Нет, ничего этого не было. Из мало-мальски опознаваемых свидетельств падения самолета фигурирует только обломок фюзеляжа, который запечатлен на рис. 36. Кроме того, масса всякой «мелочи» валялась непосредственно перед самым фасадом здания. Но откуда она и чему принадлежала?

Чуть ли не сразу после взрыва на месте происшествия появились люди в костюмах и униформах. Удалив крупные останки, агенты ФБР стройными рядами принялись прочесывать газон перед Пентагоном, собирая найденные осколки. Вообще-то обычно найденные улики сначала фотографируются с разных углов, после чего тщательно классифицируются и регистрируются. Но ничего подобного не происходило – наоборот, все указывало на то, что найденное ликвидировалось в достаточно спешном порядке. Примерно так же вывозили и «металлолом» из Нью-Йорка.



Рис. 36. Обломки самолета?

Фотография на рис. 37 стала в свое время предметом жарких споров и дебатов. Что несет эта группа людей? Мнения расходятся: одни считают, что это в режиме строжайшей секретности происходит вынос улик – чего-то большого и существенного, что могло бы выдать виновников с потрохами. Другие уверены, что все гораздо прозаичнее, и служащие всего лишь несут заранее собранную палатку для ее последующей установки.



Рис. 37. Что несем?

Как бы мне ни хотелось верить в то, что здесь скрывается нечто важное, окутанное туманом секретности, я склонен согласиться с тем, что это действительно всего лишь палатка. Да и по тому, как ее несут, вряд ли можно утверждать, что под тканью скрывается что-то очень тяжелое.

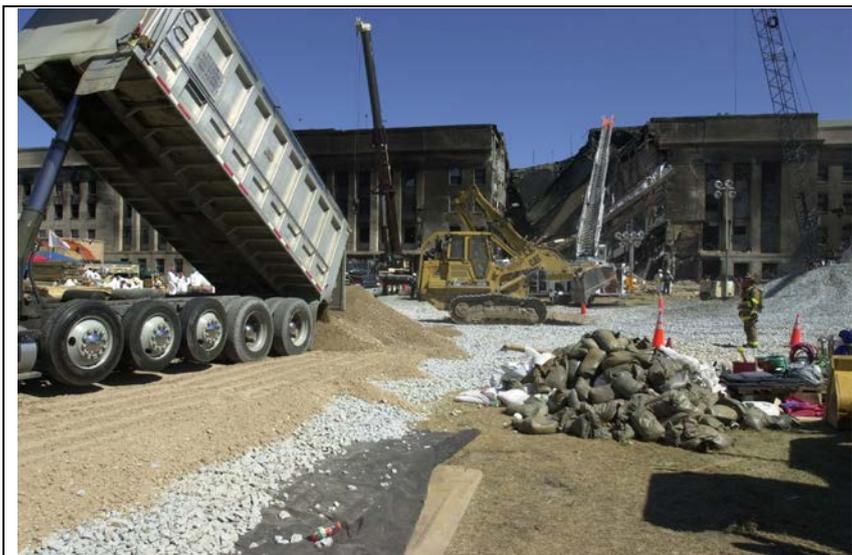


Рис. 38. Что закапываем?

Однако не успели высохнуть следы фэбээровских ботинок на газоне, как туда подтянулась тяжелая техника. Самосвалы зачем-то стали засыпать абсолютно неповрежденный газон песком и гравием (рис. 38), скрыв тем самым всё, что не успели собрать федералы. С какой целью?

Официальное объяснение сводилось к тому, что тяжелой технике для разбора завалов якобы требовалось более жесткое покрытие, нежели газон и грунт, в котором она могла увязнуть. Лично меня такое обоснование не убедило, но оставляю этот вопрос открытым и выношу на суд читателя, насколько это объяснение убедительно и правдоподобно.

И все же, где остальные обломки пассажирского *Боинга-757*? Некоторые апологеты официальной теории заговора напирают на то, что все было уничтожено взрывом в тот момент, когда самолет врезался в здание. И будто бы температура взрыва была настолько высокой, что буквально испарила стотонный авиалайнер со всем его содержимым. Закроем на минуту глаза на то, что это никак не вяжется с уже найденным дистрофичным обломком якобы *Боинга*, но зато это очень хорошо согласуется с ослабленными и расплавленными стальными каркасами небоскребов Всемирного Торгового Центра! Действительно, если в Пентагон тоже упал самолет, то вряд ли эффект от сгорания топлива отличался бы от нью-йоркского сценария. Однако, по другим свидетельствам, все-таки получается, что температура горения керосина в Вашингтоне гораздо ниже температуры горения керосина в Нью-Йорке. Ибо ничем другим я не могу объяснить то, что мы видим на фотографии рис. 39.

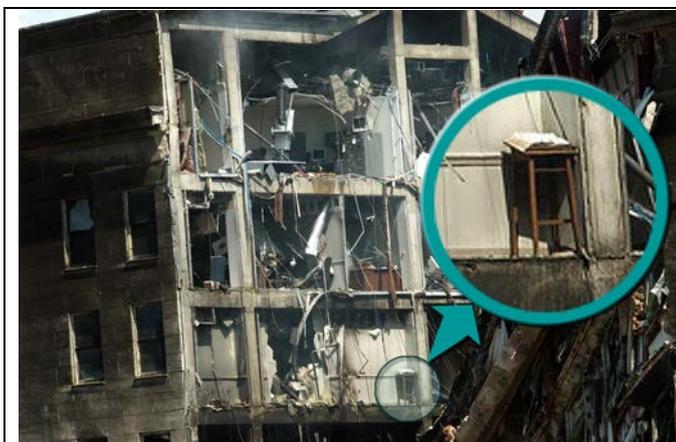


Рис. 39. Несгораемый табурет

Да-да, друзья мои, глаза вас не обманывают: это действительно деревянный табурет с открытой книгой, у которой даже не опалены страницы! Более того, этажом выше хорошо сохранился деревянный письменный стол. А еще выше – целый кабинет с двумя компьютерными мониторами. И все это в области здания, **непосредственно примыкающей** к предполагаемому месту **взрыва** от крушения авиалайнера! Создается впечатление, что эту часть здания просто отсеки острым ножом, правда? Или, что более в духе времени, гигантским канцелярским резакom. Неужели арабы открыли новый закон физики, согласно которому в пламени авиатоплива плавятся стальные каркасы и испаряется целый авиалайнер, но не горят книги и деревянная мебель? Непрост этот хитрец Усама, ох как непрост!

Фотографии, которые мы до сих пор рассматривали в этой главе, достаточно широко и повсеместно освещались, равно как и видеокadры с этими же изображениями. Но даже после их внимательного изучения возникают большие сомнения относительно попадания в Пентагон *Боинга* или любого другого крупного самолета. Однако есть еще и

другие фотографии и видеокадры, которые официальные источники информации стараются особо не «светить». Это изображения Пентагона в первые двадцать минут после взрыва. Чем они примечательны? Судите сами.

Фотография на рис. 40 является, пожалуй, самой показательной из всех. Она была сделана спустя считанные минуты после взрыва, и на ней есть два очень важных момента. Во-первых, газон перед зданием девственно чист. Если самолет, перед тем как врезаться в здание, проехался брюхом по газону, как утверждают некоторые свидетели, то на нем должны были остаться хоть какие-то следы. Где они? А во-вторых – и этот момент является ключевым – мы не видим разрушений в том месте, куда якобы влетел самолет. Внешняя стена Пентагона осталась стоять, а обрушение кровли и фасада произошло лишь спустя двадцать минут. Но об этом официальные источники очень не любят упоминать.



Рис. 40. Пентагон сразу после атаки



Рис. 41. Пентагон до обрушения стены

На фото рис. 41 хорошо видно, что в верхней части здания, куда якобы ударил самолет, в окнах не выбиты стекла, и стена над единственным отверстием почти не пострадала. А ведь именно туда должен был угодить хвост самолета! Но никаких следов от него не найдено в принципе. Кроме того, перед зданием также видны катушки с кабелем – они не пострадали (!) во время взрыва. Кстати, кабель там был потому, что именно в этом крыле Пентагона проходили ремонтные работы, в связи с чем численность персонала в нем была сведена к минимуму. Только благодаря этому количество жертв исчислялось не тысячами, а сотней с небольшим.

Ремонтные работы, кстати, заключались в укреплении конструкции здания с целью противостоять возможным терактам – любопытное совпадение, правда? Кроме того, в этом крыле хранились важные финансовые документы и архивы, а штат в большинстве своем составляли бухгалтеры и финансовые аналитики. К тому же близился конец очередного финансового года, и накануне атаки, 10 сентября

2001 года, министр обороны Дональд Рамсфельд (Donald Rumsfeld) в публичном выступлении сказал:

По некоторым подсчетам, мы недосчитались суммы в 2,3 триллиона долларов от различных трансакций.

CBS далее подсчитал, что недостача составила 25 % годового бюджета. Аналитик из министерства обороны затем обобщил:

Из года в год ведение «черной» бухгалтерии стало обычным делом.

(«Эка невидаль!» – воскликнут россияне.)

Сенатор Синтия МакКинни (Cynthia McKinney) во время слушаний поведала комиссии Кина:

За 1999 год пропали 2,3 триллиона долларов, за 2000 год – 1,1 триллион долларов, и Министерство Обороны – главная причина того, что наше правительство никак не может свести дебет с кредитом.

И уж совсем смешно, что в качестве причин такой нестыковки в Пентагоне выдумали отговорку, что их компьютеры не обмениваются информацией. Потрясающе!

И, надо же такому случиться, именно в эту часть здания, уничтожив попутно всю бухгалтерию, падает самолет, которому специально для этого пришлось еще и выполнить невысказанный разворот. Как удачно! Почему «террористы» оказались более заинтересованы в уничтожении бухгалтерии, а не самого Рамсфельда, находившегося в другом крыле, остается загадкой. Согласитесь, очень странный выбор цели террористами.

Но вернемся к анализу фотографий. Единственное отверстие в стене, которое выделено в самом центре кадра рис. 40, составляет от силы 5–6 метров в диаметре. Даже если предположить, что его проделал нос самолета, то где следы от крыльев и хвоста? На рис. 42 показано, какая площадь здания должна была подвергнуться разрушениям.



Рис. 42. Проекция *Боинга-757* на западную стену Пентагона

Ничего подобного мы не видим ни на одной фотографии. Так каким же образом пассажирский *Боинг-757*, имеющий размах крыльев 38 метров, высоту хвоста 13 метров и длину 47 метров, умудрился протиснуться в пятиметровое отверстие и совершенно бесследно исчезнуть?

Вышедшая в свет аналитическая литература изо всех сил принялась поддакивать официальной теории заговора. В частности, в книге «Америка атакована», изданной калифорнийским издательством *University Press*, об атаке Пентагона читаем:

Самолет оставил воронку шириной в 30 метров, сорвал стены на всех пяти этажах здания и обрушил внешнее кольцо, окружающее Пентагон.

Где на рис. 40 или 41 тридцатиметровая воронка? Или вообще хоть какая-нибудь воронка? На любой другой фотографии?

В январе 2003 года Американское инженерно-строительное сообщество выпустило «Отчет о восстановлении Пентагона». В нем есть слова про то, что

Боинг-757, врезавшись в Пентагон, снес пятьдесят несущих колонн! Я полагаю, что если бы это было так, то та часть здания, где это произошло, в буквальном смысле превратилась бы в блин. Может быть, эти инженеры писали про какое-то другое здание? Вот хоть убей – не вижу я полсотни снесенных колонн ни на рис. 40, ни на рис. 41, ни на других фотографиях! Наверное, я слепой...

К этому моменту должно быть очевидным, что никакой пассажирский *Боинг-757* в Пентагон не врезался. Но не менее очевидно и то, что некий летательный объект все же угодил в здание и взорвался. И если перед зданием не было обнаружено никаких узнаваемых останков *Боинга-757*, то внутри здания кое-что все-таки нашли. В частности, предположительно часть двигателя, часть шасси, колесо и массу более мелких обломков (рис. 43). Но какому лайнеру они принадлежали? И лайнеру ли? У *Боинга-757* девять колес, а нашли только одно. Где остальные? Джон Браун (John W. Brown), представитель компании *Роллс-Ройс*, двигателями которой был оснащен данный *Боинг-757*, сказал:

Эта деталь не является известной мне частью ни одного из двигателей *Роллс-Ройс*.

Тогда частью **какого** двигателя является эта деталь? Не будем также забывать, что в этом крыле Пентагона шли ремонтные работы, и поэтому туда можно было заранее положить все, что угодно. Вспомним, опять же, «ремонтные работы» в ВТЦ. Как оказалось, ремонт – очень удобный в этом отношении процесс, который позволяет беспрепятственно и без лишних вопросов повернуть любую «комбинацию».



Рис. 43. Детали самолета?

В общем, как не было убедительных доказательств падения *Боинга-757* в Пентагон, так их и нет до сих пор. Но что же все-таки в него упало? Ответ на этот вопрос могли бы дать записи с камер видеонаблюдения. Можно не сомневаться, что десятки камер как самого Пентагона, так и близлежащих предприятий зафиксировали все, что произошло в то утро. Однако спустя считанные минуты после происшествия агенты ФБР конфисковали все видеоданные из автозаправочной станции *Citgo*, гостиницы *Sheraton* и Министерства транспорта Виргинии, находящихся в непосредственной близости от Пентагона. В общей сложности было конфисковано 85 кассет с видеозаписями! Билл Гертц (Bill Gertz), репортер газеты *Washington Times*, пишет:

Служащие гостиницы [Sheraton] с ужасом и в состоянии шока несколько раз подряд пересматривали видеозапись, пока не появились агенты ФБР и не конфисковали ее.

К сожалению, **что именно** служащие гостиницы увидели на этой записи, так и осталось тайной.

7 марта 2002 года в свет вышли пять кадров, сделанных с камеры наблюдения у въезда на автостоянку Пентагона. На рис. 44 показаны два первых кадра этой последовательности. Однако многие скептики считают их монтажом, подтверждая свои сомнения глубинным анализом. Я не вижу смысла здесь

в него вдаваться и упоминаю эти кадры исключительно по той причине, что они фигурируют в любом источнике, так или иначе связанном с вашингтонскими событиями 11 сентября.



Рис. 44. Кадры взрыва в Пентагоне

По утверждениям «специалистов», эти кадры являются доказательством того, что *Боинг-757* влетел в Пентагон. Повидимому, эти «специалисты» курят ту же траву, что и сильверстейновские аналитики, поскольку нужно находиться под воздействием достаточно сильного галлюциногена, чтобы углядеть на них *Боинг-757*.

В общем и целом, можно заключить, что из этих кадров все равно ничего не понятно. Какой смысл был их выпускать? Именно по той самой причине, что из них как раз ничего и не понятно! Равно как и из разрешенных в 2006 году к показу видеозаписей с камер наблюдения автозаправочной станции *Citgo* и гостиницы *Doubletree*. На них виден только взрыв, который, согласно все тем же «специалистам», доказывает, что в Пентагон влетел самолет.

С тем же успехом можно утверждать, что туда влетел баллон с природным газом, астероид, инопланетный корабль или мина времен Второй мировой войны. А что – взрыв был, и пусть кто-то попробует возразить. Или, перефразируя классика, кто скажет, что это не взрыв, пусть первый кинет в меня камень! А если зафиксирован взрыв, значит, это мог быть только *Боинг*. Видимо, день был такой – 11 сентября 2001 года – когда по всей стране взрывались исключительно *Боинги* и ничто другое. Логика американских спецслужб в действии!

А как насчет камер видеонаблюдения Пентагона? Того самого здания, которое является сердцем и мозгом американской оборонки... где каждый квадратный сантиметр наверняка фиксируется как минимум двумя-тремя камерами наблюдения... где наверняка установлена одна из лучших в мире систем безопасности. Каждый супермаркет, каждая станция метро, не говоря уже об объектах государственной важности, просматриваются десятками камер наблюдения, с которых круглосуточно ведется запись в режиме высокого разрешения. И нам предлагают поверить в то, что пять

разрозненных кадров – это все, что есть в наличии в Пентагоне? Что бы сказал на этот счет Станиславский? Вот именно. Так куда подевались все эти записи? А они засекречены «в интересах национальной безопасности»! Ведь там наверняка показано такое, что совершенно не обязательно знать гражданам... Которых эта шарашкина контора по идее должна защищать... От всех врагов – внешних и внутренних. По крайней мере, именно так было написано в Конституции США, когда я последний раз ее читал.

Не верь глазам своим

В любой стройной теории всегда найдется что-то, ее испоганивающее. В нашем случае это свидетельства очевидцев, большинство из которых утверждает, что видели именно пассажирский лайнер. А если точнее, то к Пентагону приближался большой самолет, похожий на *Боинг-757*, с опознавательными знаками *American Airlines*, после чего последовал взрыв и возник пожар, а лайнер почти бесследно исчез. Поскольку мне очень не хочется уподобляться официальным отчетам, которые попросту игнорируют и дискредитируют любые не соответствующие их теориям факты, я вынужден принять к рассмотрению свидетельские показания. Даже несмотря на то, что очень многие из них при внимательном изучении не выдерживают никакой критики. Также известно, что свидетельские показания, противоречащие непосредственным уликам и прямым вещественным доказательствам, ничего не стоят. С другой стороны, некоторые показания дают очень интересную пищу для размышления.

Уж так получилось, что из десятков имеющихся свидетельств, реплик, интервью и просто замечаний

подавляющее большинство было сделано либо военными, либо представителями СМИ. Не берусь судить, насколько это случайно, учитывая, что в непосредственной близости от Пентагона работают в основном военные, но, по некоторым данным, многим из этих «свидетелей» заранее сообщили, что именно надо говорить. Косвенно это подтверждается полной несуразностью многих показаний. Например, в интервью каналу *CBS News* один из менеджеров по реконструкции Пентагона Уокер Ли Эви (Walker Lee Evey) заявил:

Пожар был настолько горячим, что превратил оконные стекла в жидкость, которая стекала на пол, застывая в лужах.

Ну надо же! Видимо, никто не подсказал мистеру Эви, что температура плавления стекла соизмерима с температурой плавления стали и составляет порядка 1 500 °С. А если мы еще вспомним несгораемый табурет с книгой, то можно заключить, что либо Эви – большой выдумщик, либо само интервью является фикцией. Мне вообще почему-то кажется, что как минимум половина этих свидетельских показаний является фальшивками, а персонажи, их дающие – вымышленными.

Дон Фортунато (Don Fortunato) рассказал каналу *MSNBC*:

Куски самолета были раскиданы по всему шоссе, это были части крыла, по-моему...

В таком случае, где они? Почему мы вообще ничего об этих обломках на шоссе не знаем? И как части крыла могли оказаться на шоссе?

Другой свидетель, Марк Фарам (Mark Faram), тоже упоминает об обломках на шоссе:

По всему шоссе были видны маленькие кусочки обшивки самолета, размером не более половины доллара...

Каким образом неспециалист может распознать обшивку самолета по кусочкам такого размера, я с трудом себе представляю.

Ким Флайер (Kim Flyer), парковавшая машину на стоянке Пентагона, в интервью журналу *Observer* поведала:

Непосредственно перед моментом, когда самолет влетел в здание, можно было видеть силуэты людей в двух задних рядах...

Неужели? Представьте, что вы стоите на тротуаре, и в нескольких метрах от вас проносится автомобиль со скоростью 150 километров в час. Много ли вы сумеете разглядеть внутри салона? Самолет же пролетел в сотне метров от Ким и со скоростью 850 километров в час. Кроме того, иллюминаторы самолета по размеру меньше автомобильных окон и являются двойными... Я не верю ни единому слову миссис Флайер!

И таких примеров предостаточно. Если скрупулезно разбирать все «свидетельские показания», то немалую часть из них можно просто свести к абсурду. Многие независимые исследователи, вооруженные видеокамерой, брали интервью у этих «свидетелей» вплоть до мельчайших подробностей, после чего выезжали на то место, о котором свидетели говорили, и оказывалось, что находясь в данной точке, свидетель никак не мог видеть то, о чем он так вдохновенно вещал.

В целом же большинство оценок сводилось к тому, что самолет был серебристый, имел опознавательные знаки *American Airlines*, пролетел невероятно низко, на полной мощности, с поднятыми закрылками и убранными шасси и врезался в здание с мощным взрывом.

...После чего **бесследно исчез...**

В волшебство я не верю. Есть физические законы – в конце концов, закон сохранения материи. Стотонный

пассажирский авиалайнер, согласно этим самым законам, не превращается в ничто и не исчезает в никуда. Если, конечно, хитрец Усама в своих пещерах не изобрел способа телепортирования объектов в другое измерение. Но в это верится еще меньше, чем в плавленное стекло, а посему придется искать что-то более правдоподобное.

В 1988 году национальная лаборатория *Sandia* провела эксперимент по лобовому столкновению военного самолета *F-4D Phantom Jet* с железобетонной плитой толщиной около трех с половиной метров (рис. 45). В момент удара скорость самолета равнялась 215 метрам в секунду (774 км/ч). Результаты эксперимента показали, что ущерб железобетонной плите был причинен минимальный: фюзеляж оставил на ней вмятину глубиной всего 2 см, а двигатели – чуть глубже, 6 см. При этом лайнер разлетелся на мелкие куски, за исключением крыльев, обломки которых были вполне узнаваемы.



Рис. 45. Эксперимент лаборатории *Sandia*

Здесь необходимо сделать оговорку: несмотря на то, что сам тест проводился аж за 13 лет до событий 11 сентября, на свет божий его вытащили лишь недавно. Не затем ли, чтобы

показать возможность превращения самолета в «порошок» при столкновении с железобетонной стеной? Так или иначе, время его неожиданного появления выбрано как нельзя более удачно.

А вот так (рис. 46) выглядит реальное крушение самолета в здание. 2 февраля 2005 года в Нью-Джерси небольшой корпоративный самолет соскользнул с взлетной полосы и врезался в находившийся по соседству склад (фотография отсканирована из местной газеты). Благо, столкновение было несильным, и никто не пострадал.



Боинг-757 в три раза длиннее и в пять раз тяжелее, чем *F-4*, и гораздо крупнее корпоративного самолетика. Да и летел он с большей скоростью. Зато и стена Пентагона несколько прочнее стены склада, хотя и в шесть раз тоньше железобетонной плиты в эксперименте Sandia. В последнем случае лайнер превратился в порошок, почти не повредив стену. В Нью-Йорке, если верить официальным данным, самолеты благодаря колоссальной кинетической энергии

сбили ряд опор периметра и серьезно повредили ядро башен, что стало серьезным фактором их обрушения. А в Вашингтоне почему-то вся кинетическая энергия движения лайнера ушла непосредственно в его разрушение, при этом он все равно умудрился проткнуть аж три кольца укрепленного железобетона. Так не бывает – либо одно, либо другое. Кроме того, я снова начинаю подозревать, что законы физики в Нью-Йорке и Вашингтоне действуют по-разному.

Вообще говоря, ситуация с рейсом *AA77* настолько запутана, что даже скептики, находящиеся по одну сторону баррикад, не могут прийти к единому мнению. Поэтому существует множество версий относительно того, куда делся *Боинг*. Предлагаю вашему вниманию три из них – наиболее интересные и часто обсуждаемые.

Версия первая. В Пентагон влетел беспилотник *Globalhawk* или другой мелкий военный самолет, раскрашенный под *American Airlines*, а *Боинга* там вообще не было. Проблема в том, что такой самолет существенно отличается от *Боинга* и размером, и формой, поэтому вряд ли эту версию можно признать состоятельной, если принимать к сведению многочисленные свидетельства. Другой вариант этой версии – пуск крылатой ракеты типа *Томагавк* с удаленной пусковой установки или военного самолета. Единственный расклад, при котором эта версия оказывается работоспособной, это если отместить десятки свидетельских показаний. А это будет неправильно, даже несмотря на странность многих из них.

Версия вторая. Пожалуй, наиболее популярная и вероятная: самолетов было два. Первый – это собственно *Боинг-757*, который видели очевидцы, а второй – маленький, военный, к примеру, сверхзвуковой *F-16* или тот же *Globalhawk*, который и влетел в Пентагон. Эта версия хороша тем, что она, с одной стороны, соответствует фото-свидетельствам, а с другой стороны, не противоречит

многочисленным показаниям очевидцев, за исключением момента непосредственного столкновения лайнера со зданием. Истребитель пролетел на очень малой высоте, сбив пять фонарных столбов, и врезался в Пентагон. В этот же момент *Боинг-757* приблизился к цели по более северной и высокой траектории, пролетев над зданием за мгновение до удара в него истребителя и скрылся за Пентагоном в пламени взрыва, что вызвало полную иллюзию его крушения в здание. После этого, продолжив свой путь на восток, он влился в «поток» заходящих на посадку самолетов в аэропорт им. Рейгана, который располагается всего в километре к юго-востоку от Пентагона.

Я бы несколько видоизменил эту версию: мне вместо истребителя все же видится реактивный снаряд, поскольку мы снова упираемся в ту же проблему – практически полное отсутствие узнаваемых останков. Ведь даже в эксперименте *Sandia* остались части крыльев. Кстати, и найденный в Пентагоне фрагмент двигателя вполне мог принадлежать реактивному снаряду.

Теоретически против такого сценария может играть определенная сложность его воплощения. Во-первых, действия обоих самолетов (или самолета и реактивного снаряда) необходимо скоординировать с абсолютно идеальной точностью, вплоть до доли секунды. Во-вторых, *Боингу* нужно было провести ряд сложных и нетипичных для этого лайнера маневров, чтобы исчезнуть из района происшествия и «прошмыгнуть» в сторону аэропорта. Но сложный – не значит невозможный. Он может быть сложным для пилота – будь он в кабине или... в удаленном месте, с рукой на «джойстике». Зато, если действиями системы руководит компьютерная программа, то они будут выверены идеально точно – включая и пуск ракеты, и момент приближения *Боинга*. Маневр, сложный для пилота, является сущим пустяком для электронного мозга компьютера.

Еще одним ключевым моментом является путь следования самолета. Ближайшее к Пентагону здание – это автозаправочная станция *Citgo* (ныне – *NEX*), от которой западная часть Пентагона просматривается идеально. Так получилось, что она же стала и наиважнейшей стратегической точкой наблюдения, поскольку находившиеся там люди в момент приближения лайнера к Пентагону в состоянии дать наиболее достоверную информацию о траектории его полета. Что делает эти свидетельства еще более надежными, по сравнению со всеми остальными красочными описаниями, – это простота показаний. От очевидцев не требовалось никаких деталей и подробностей, которые могут варьироваться в зависимости от состояния психики, желания выделиться и буйства фантазии, и, по сути, ответ на вопрос сводился лишь к одному единственному слову: с какой стороны от АЗС пролетел самолет. Слева или справа? К северу или к югу? И одно это слово решало всё!

Одна из многочисленных независимых исследовательских групп, *Citizen Investigation Team (CIT)*, опросила свидетелей, находившихся непосредственно на АЗС, засняв их показания на видео. Причем для пущей убедительности свидетели давали показания в той самой точке, откуда они наблюдали происходящее, и руками показывали направление движения лайнера. Кроме того, исследователи попросили каждого из свидетелей изобразить на схеме траекторию движения самолета.

Роберт Турсиос (*Robert Turcios*), работник *Citgo*, в то утро трудился на АЗС и недвусмысленно указал, в каком направлении от станции пролетел лайнер. Он пролетел **севернее**. Еще один любопытный момент в показаниях Турсиоса – он утверждает, что самолет непосредственно перед самым «столкновением» начал взмывать вверх.

Полицейские Пентагона Чэдуик Брукс (*Chadwick Brooks*) и Уильям Лагасси (*William Lagasse*) в то утро тоже

находились на станции *Citgo*, заправляя свои патрульные машины. На той же видеозаписи они без тени сомнения, независимо друг от друга, подтвердили, что самолет пролетел между арлингтонским кладбищем и АЗС, то есть опять же **севернее**. На вопрос журналиста, насколько он в уверен в своих показаниях, Лагасси ответил: «Я готов поставить на них свою жизнь». Кстати, данное свидетельство – одно из немногих, которому есть какое-никакое документальное подтверждение, доступное широкому кругу, а не просто цитаты из третьих или десятых уст, перепечатанные в различных источниках. Помните турецкие пляжи с акулами? Именно поэтому этим трем свидетелям я доверяю больше. И если свидетельские показания о наличии большого пассажирского лайнера как такового нельзя проигнорировать, то ошибиться в точном определении траектории полета, находясь в удалении, гораздо проще. Как уже упоминалось, АЗС *Citgo* находилась в непосредственной близости от Пентагона и являлась ключевой точкой отсчета, откуда ошибиться в направлении движения лайнера было бы невозможно. Но чем дальше от места падения, тем выше пролетал самолет, тем шире перспектива и, соответственно, поле для ошибки – если, конечно, самолет не пролетел непосредственно над головой наблюдателя.

Однако если самолет пролетел к северу от *Citgo*, он никак не мог сбить те самые пять фонарных столбов! В то же время схема повреждений здания, направление удара и расположение выходного отверстия в кольце *C* – все говорит о том, что «снаряд», попавший в Пентагон, летел именно по траектории, сбившей столбы. Отсюда можно заключить, что либо все три свидетеля, находившиеся в идеальном месте наблюдения, ошибаются или умышленно лгут, либо было два объекта, которые летели по разным траекториям – один из них собственно *Боинг*, а второй – реактивный снаряд или еще один самолет.

На схеме рис. 47 сплошной стрелкой показана траектория полета объекта, который предположительно врезался в Пентагон, сбив мачты уличного освещения – они обозначены маленькими точками. Пунктиром изображен путь следования *Боинга* согласно показаниям свидетелей, и выделены три объекта: 1 – Комплекс ВМФ, 2 – Арлингтонское кладбище, 3 – АЗС *Citgo*.

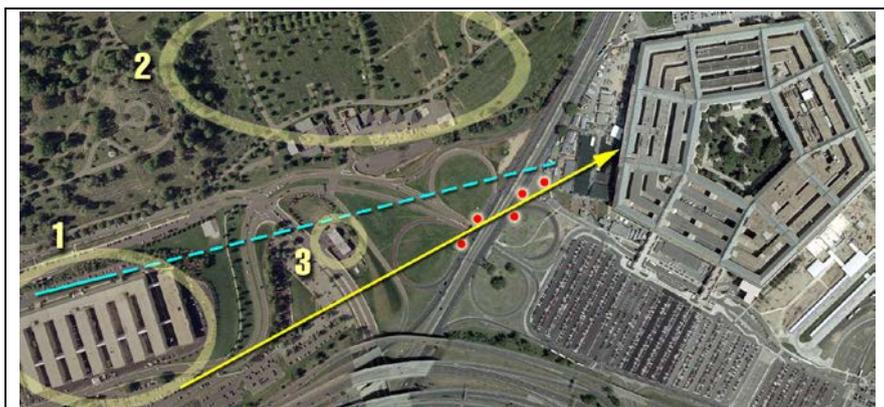


Рис. 47. Предположительные траектории лайнера и «снаряда»

На рис. 48 показано расположение уцелевших и сбитых фонарных столбов, что само по себе предоставляет обширную пищу для размышлений. Дело в том, что они были найдены лежащими непосредственно рядом с местом своего изначального местоположения, словно их просто срубили. Каждый такой столб представляет собой полуку алюминевую трубу диаметром 15 см с толщиной стенок 3,2 мм. Стоит эта труба на основании-«постаменте» высотой 45 см. Вес всей конструкции вместе с фонарным кронштейном составляет порядка 150 килограммов, а высота – около 12 метров.

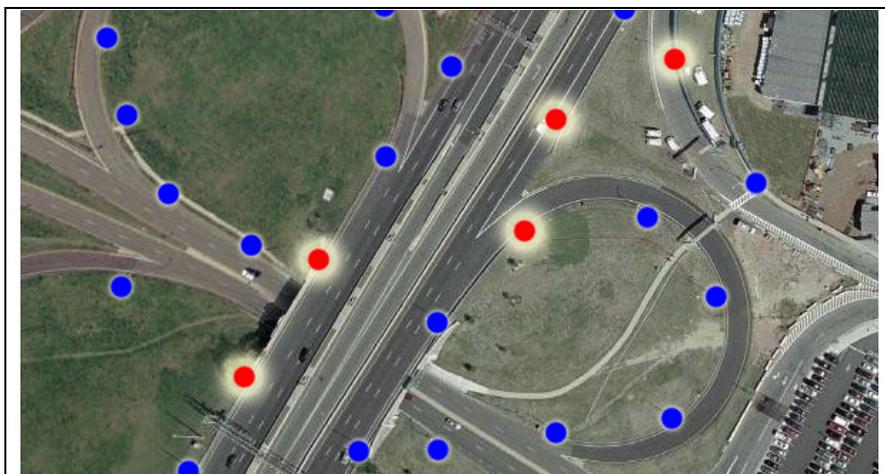


Рис. 48. Схема уцелевших и сбитых мачт уличного освещения

Теперь представим себе самолет, который на скорости 850 километров в час сбивает такой столб. Логично предположить одно из двух: либо вырванные колоссальной энергией лайнера столбы должны были улететь на десятки, а то и сотни метров; либо верхушки столбов – в месте удара крыла – должны были быть срезаны, а крылья самолета, задевшие столбы, получить значительные повреждения – ведь автомобиль, на полном ходу врезавшийся в столб, превращается в «гармошку». Вместо этого столбы оказались просто срублены «под корень», претерпев минимальные повреждения, и остались лежать практически там же, где и стояли.

22 ноября 2004 года частный самолет, направлявшийся в Хьюстон за Джорджем Бушем-старшим, потерпел крушение. Он задел крылом один фонарный столб, переломив его в месте удара. При этом крыло самолета оказалось вырвано «с мясом», а его останки разлетелись на сотню метров. Нам же предлагают поверить, что пять столбов оказались просто

свалены, практически неповрежденные, без причинения вреда крылу самолета.

Зато мы видим нечто интересное на сломе этих столбов (рис. 49). Интересно здесь именно то, что как раз **слома**-то мы и не видим, а видим **срез**. Идеально ровный. Такой, как оставляет, к примеру, плазменная или газопламенная горелка. И таким ли немыслимым выглядит теперь предположение, что эти столбы были «спилены» заранее, чтобы затем обвинить самолет в их падении? Видел ли кто-нибудь из свидетелей непосредственно момент, когда самолет сбил эти столбы? Такие показания мне не попадались, и я сомневаюсь, что они вообще существуют, а если и существуют, то наверняка сфальсифицированы.



Рис. 49. Срезы оснований фонарных столбов

Из пяти сбитых столбов три лежали вне зоны видимости проезжающего транспорта (один скрытый кустарником, два – на склонах). Четвертый валялся на газоне рядом с дорогой и тоже вряд ли мог привлечь внимание автомобилистов. Вопрос возникает только с последним (вернее, первым – если брать путь следования) столбом, который оказался непосредственно на проезжей части дороги и, якобы, упал на проезжавшее в тот момент такси. Проблема только в том, что у такси, которое наверняка двигалось со скоростью не менее

50–60 км/ч, после столкновения с 150-килограммовым столбом оказалось всего лишь пробито лобовое стекло, а капот и крыша автомобиля остались **абсолютно неповрежденными**, без единой царапины (рис. 50)! Такое возможно?



Рис. 50. Это след падения фонарного столба?

Итак, еще раз: огромный *Боинг* на скорости 850 км/ч сшибает фонарный столб, который врзается в такси и разбивает лишь лобовое стекло. Прямо как у Геннадия Хазанова: «Я упал с самолета без парашюта – сломал палец».

На самой же дороге рядом с упавшим столбом видна отчетливая царапина в асфальте – словно этот столб волокли до места его возлежания. И уж совсем интересно то, что эта царапина тянется со стороны, **противоположной** той, где столб изначально должен был стоять! Как известно, мелочей

в таких вещах не бывает, а ведь тема фонарных столбов мало где разбиралась подробно.

Можно, конечно, пойти еще дальше. Если фонарные столбы были свалены заранее (например, поздней ночью, когда машин на дороге практически нет), и, следовательно, никто их не сбивал, то разве не можем мы предположить, что не было никакого снаряда? Здание вполне могло быть заминировано специальным образом размещенными зарядами направленного действия, а в нужный момент просто взорвано. Кстати, это намного упрощает и задачу синхронизации подлета *Боинга* к Пентагону и последующего взрыва, за которым лайнер и скрылся от наблюдателей, спокойно перелетев через Пентагон и совершив посадку в аэропорту Рейгана.

А что, если самолет все же не продолжил свой путь после взрыва? Это нас плавно подводит к предположению французского исследователя Эрика Барта (Eric Bart), который выдвинул свою версию.

Версия третья: заложенное на борту самолета мощное взрывное устройство за мгновение до столкновения с Пентагоном было приведено в действие. Эта версия вроде бы объясняет и свидетельства очевидцев, и все увиденное на фотографиях, и почти полное отсутствие крупных частей лайнера. Действительно, при достаточно мощном взрыве и правильном размещении зарядов самолет мог превратиться в горсть «конфетти», и тогда разбросанные повсюду, даже по близлежащему шоссе, мелкие останки уже не кажутся столь невозможными. Но мне в такой вариант развития событий верится слабо. Даже если предположить, что лайнер разорвало до состояния «порошка» и «конфетти», то все равно сотня тонн этих останков так или иначе должна была где-то появиться. Но хоть ты тресни, никак не набирается их такое количество!

Еще одним подтверждением попадания в Пентагон реактивного снаряда является выходное отверстие во внутренней стене кольца С, которое изображено на рис. 51. Что обращает на себя внимание, так это его удивительно аккуратная форма. Вот что пишет по этому поводу инженер-механик Майкл Майер (Michael Meyer), много лет проработавший в аэрокосмической отрасли, занимавшийся структурным проектированием и расчетом прочности и хорошо знакомый с кумулятивными зарядами:

Брешь в последней железобетонной стене представляет собой почти идеальный круг без особых повреждений остальной части стены... Когда я впервые увидел это отверстие, у меня по спине побежали мурашки, потому что я знаю, что физически невозможно, чтобы железобетонная стена разрушилась таким образом... Как можно создать красивую и аккуратную круглую дыру в железобетонной стене? Только с помощью направленного кумулятивного заряда. Кумулятивный, или подрывной заряд используется в боеголовках военных ракет. Геометрия взрыва планируется таким образом, чтобы создавался сфокусированный энергетический удар, который мог бы пробить броню танка или стену бункера. Этот след очевиден и безошибочен. В реактивном снаряде взрывной заряд является круговым, что создает брешь для проникновения боевой части снаряда внутрь.

То же самое подтверждает и участник боевых действий в Афганистане Михаил Богатов, которому я показал эту фотографию и задал один-единственный вопрос: **что** же могло привести к такого рода разрушениям?

Это может быть кумулятивным снарядом, который прожигает стену или броню и внутри взрывается.

Могло ли что-то еще проделать это отверстие? Уже знакомый нам Ли Эви утверждает:

Самолет проник сквозь кольцо *E*, кольцо *D* и кольцо *C*...
Нос самолета немного проломил внутреннюю стену кольца *C*...



Рис. 51. Отверстие во внутренней стене кольца *C*

Нос *Боинга-757* состоит из легких композитных материалов и является априори хрупким. И этот самый нос пробил в общей сложности почти три метра укрепленного железобетона и проделал аккуратненькую и почти идеально круглую дырочку во внутренней стене кольца *C*? Вне всякого сомнения! Ли Эви в своем репертуаре.

Далее эстафету абсурда принимает журнал *Popular Mechanics* (*Популярная механика*), в котором работают люди более грамотные и о хрупком носе *Боинга* осведомленные. Но и они, не иначе, как дунув на досуге косячок, объяснили происхождение круглого отверстия довольно оригинальным образом:

Менее прочные материалы, из которых состоит корпус лайнера, фактически полностью разрушились во время

удара, и отверстие было проделано более тяжелым и прочным предметом, который продолжал движение... Соответственно, переднее шасси, являясь одной из самых тяжелых частей самолета, улетело дальше, чем любая другая его часть... и стало причиной выходного отверстия в стене кольца С.

На всякий случай уточняю – это не анекдот, это написано на полном серьезе... Я не могу это комментировать! Хочется снова перейти на «албанский»: я пацталом!

Кстати, выходное отверстие никак не объяснялось и даже не упоминалось ни в одном официальном отчете. Видимо, там считают, что если какой-нибудь факт достаточно долго замалчивать, то о нем забудут. Но, помнится, еще английский писатель Олдос Хаксли (Aldous Huxley) говорил: «Факты не прекращают своего существования лишь от того, что их игнорируют».

Черные ящики

На борту каждого пассажирского самолета устанавливаются два «черных ящика», или бортовых самописца. Первый – это регистратор, или самописец полетных данных. Он постоянно записывает десятки параметров полета, таких как время, высота, курс, скорость, крен, состояние автопилота, остаток топлива, положение элементов управления лайнером, показания всевозможных датчиков на борту и много другой полезной информации. Первичные необработанные данные от регистратора представляют собой цифровой поток единиц и нулей, то есть значений в двоичном коде, расшифровка которых дает таблицу в сотни тысяч ячеек со значениями полетных характеристик за каждый временной отрезок – как правило, долю секунды. С помощью специального программного

обеспечения по этим данным можно воспроизвести полную картину полета, превратив ее даже в анимацию.

Второй «черный ящик» – это речевой самописец. Он фиксирует все звуки в кабине пилота, переговоры летчиков между собой и с авиадиспетчерскими службами, звуковые сигналы оборудования и так далее.

Бортовые самописцы сделаны из сверхпрочных материалов, способных выдержать колоссальные удары и перегрузки (до 3400 g в течение 6,5 миллисекунд), нагрев (до 1100 °C в течение 30 минут) и давление воды (погружение на глубину до 6 километров). Оба прибора располагаются в хвостовой части самолета рядом друг с другом.

В конце января 2002 года NTSB обнародовало данные, предположительно полученные с бортового регистратора рейса AA77. Среди материалов была и анимация всего полета, составленная на основе полученной информации, с показаниями основных приборов – высоты, скорости, направления и крена. Схема от NTSB изображена на рис. 52, заключительная «петля» приведена в увеличенном масштабе.



Рис. 52. Путь следования рейса AA77

Рейс 77 авиакомпании *American* взлетел в 8:20 утра из Вашингтонского аэропорта Даллес. В 8:55 самолет резко изменил курс (точка *B*) и начал разворот обратно, в сторону Вашингтона. Через минуту отключился ответчик.

Один любопытный нюанс. За безопасность аэропорта Даллес отвечала уже знакомая нам компания *Securacom* под руководством «бушистого» семейства.

Тэд Олсон (Ted Olson), заместитель министра юстиции, рассказал каналу *CNN*, что его жена Барбара Олсон (Barbara Olson) дважды позвонила ему с борта «захваченного» самолета и сообщила:

Все пассажиры и сотрудники рейса, включая пилотов, были согнаны в хвостовую часть самолета угонщиками, вооруженными ножами и канцелярскими резакми.

Как известно, наипервейшая задача пилота – это безопасность пассажиров. Вторая – доставить их к пункту назначения вовремя. Командиром рейса AA77 был Чарльз Бёрлинггейм (Charles Burlingame), совершивший более 100 боевых вылетов на истребителях *F-4* во время Вьетнамской войны. И этот ветеран, бывший военный летчик, отдает свой самолет «террористам» с оружием из магазина канцтоваров? Как-то слабо верится.

Однако это мы уже проходили. А вот телефонный звонок здесь очень любопытен, ибо в течение нескольких месяцев Тэд Олсон неоднократно менял свои показания – то жена ему звонила с мобильного телефона, то она использовала бортовой телефон. Поскольку вопрос звонков с сотовых телефонов мы уже обсудили и закрыли, остается вопрос бортового телефона.

17 февраля 2006 года на одном из интернет-форумов некий аноним под псевдонимом *Paradroid* опубликовал свою переписку с *American Airlines*. Предположительно он направил им письмо следующего содержания:

Здравствуйте!

На вашем интернет-сайте сказано, что в *Боингах-757* нет бортовых телефонов, вмонтированных в спинки кресел. Так ли это? Существовали ли такие спутниковые телефоны для пассажиров на *Боингах-757* до 11 сентября 2001 года и если да, то когда они были демонтированы?

Ответ от авиакомпании не заставил себя долго ждать:

Уважаемый мистер ХХХХХХ! Это действительно так, наши *Боинги-757* не оснащены бортовыми телефонами...

С уважением, Чад У. Киндер (Chad W. Kinder),
отдел обслуживания клиентов, *American Airlines*.

На всякий случай уже упомянутый мной Дэйвид Гриффин и исследователь Роб Бальсамо (Rob Balsamo), с которыми я консультировался по некоторым вопросам, решили самолично связаться с *American Airlines* и поговорить с Чадом Киндером. Выяснилось, что такой сотрудник действительно в компании есть, и на вопрос, писал ли он это письмо, он ответил, что среди многочисленной корреспонденции ему трудно выделить именно это обращение, однако содержащаяся в нем информация **соответствует действительности**. Кроме того, Гриффин и Бальсамо сумели раздобыть фрагмент руководства по обслуживанию *Боинга-757*, датированного 28 января 2001 года, в котором было сказано, что уже на тот день все бортовые телефоны для пассажиров были деактивированы – а это за семь с половиной месяцев до 11 сентября. В течение последующих года с лишним они были полностью демонтированы.

Дабы лично убедиться в точности информации, я сам написал и в *American*, и в *United*, стараясь придать своим запросам как можно более нейтральную форму – дескать, делаю исследование по бортовым телефонам на различных авиалиниях, и мне интересно, есть и были ли на борту их лайнеров установлены такие телефоны.

United в лице Абхишека Кумара (Abhishek Kumar) выдал стандартную отписку:

По причинам конкуренции и безопасности мы не можем предоставить стратегическую информацию о структуре нашего вебсайта или бизнес-решений, поскольку эта информация имеет частный характер.

Кумар отправил меня на корпоративный сайт покопаться в их пресс-релизах, где, естественно, мне ничего найти не удалось. Почему информация о наличии бортовых телефонов является засекреченной, не совсем понятно.

Зато *American Airlines* оказались более сговорчивыми, и Лиса Маттей (Lisa T. Matthai) из отдела по обслуживанию клиентов написала мне именно то, что я и надеялся получить:

У нас действительно были установлены бортовые телефоны, однако несколько лет назад мы их сняли со всех наших самолетов, поскольку они просто не оправдывали затрат.

На уточняющий вопрос, когда именно телефоны были сняты, мне ответил другой представитель службы работы с клиентами – Барри Робертсон (Barry L. Robertson):

Бортовые телефоны были деактивированы в начале 2001 года, а в 2001 и 2002 годах полностью демонтированы...

Этим он в точности подтвердил изыскания Гриффина и Бальсамо! Что, собственно, и требовалось доказать. Далее можно предположить, что если бортовые телефоны оказались нерентабельны для *American*, то не менее затратны они должны были быть и для *United*.

Итак, уже хорошо знакомый нам сценарий «угона» или «захвата» с последовавшими «телефонными звонками» повторяется снова. Однако дальше события принимают интересный оборот: уже на обратном пути в сторону Вашингтона самолет полностью пропадает с экранов РЛС, в

том числе и первичных. То есть в отличие от *AA11* и *UA175*, которые диспетчеры предположительно проследили до момента крушения, *AA77* пропал со всех радаров на добрых полчаса. Вот что говорится на эту тему в официальном отчете комиссии Кина:

В 8:54 *AA77* начал отклоняться от намеченного курса в сторону юга. Спустя две минуты он полностью исчез с РЛС центра управления в Индианаполисе, который контролировал это рейс. Диспетчер сказал, что заметил поворот лайнера на юго-запад, после чего все данные пропали... Центр управления продолжал поиски *AA77*. В 9:21 он направил запрос на поиск в диспетчерскую аэропорта Даллес. В 9:32 они нашли объект. Несколько диспетчеров там обнаружили на первичном локаторе объект, движущийся на восток с большой скоростью... Идентифицировать самолет не удалось.

Итак, диспетчеры потеряли самолет на полчаса. Однако, согласно все тому же отчету, воссоздание показаний РЛС, произведенное после 11 сентября, показало, что причиной был технический сбой в системе, а также проблема в программном обеспечении, и что, оказывается, самолет был найден уже в 9:05, но диспетчеры не имели возможности видеть его из-за сбоя. Между тем, по некоторым данным, рейс *AA77* появлялся на локаторе гораздо западнее точки *B*, после чего исчез. Путаница несусветная, однако. И чему верить?

Согласно «рабочей» версии, лишь за несколько минут до столкновения диспетчеры обнаружили «неизвестный объект», почему-то сразу решив, что это и есть рейс *AA77*. Вероятнее всего, как и в случае с двумя нью-йоркскими самолетами, в эти полчаса пассажирский *Боинг* был подменен «дублером», а сам *AA77*, спрятавшись за рельефом местности, полетел дальше на запад, где его случайно и обнаружили. Что же касается данных с бортового самописца,

то вполне вероятно, что они – хотя бы частично – были сфабрикованы.

В своем интервью Джон Лир (John Lear), сын основателя корпорации *Learjet Corporation* и пилот с многолетним опытом работы на пассажирских авиалайнерах, так прокомментировал эти данные:

Они выглядели местами очень странно. Я разговаривал с некоторыми авиадиспетчерами, но они не пилоты и не знают, как эти данные должны выглядеть. И они не понимают, что там много такого, на что любой летчик скажет: “Одну минуточку, это – полнейшая чушь, такого просто не может быть!”

Теперь обратимся к загадочному маневру – развороту-петле на 330 градусов в самом конце пути. Ведь находясь на высоте двух с половиной километров можно было просто вдавить «газ в пол» и направить лайнер на Пентагон, ориентируясь чисто визуально, поскольку в такой безоблачный солнечный день весь Вашингтон с его окрестностями просматривался, как на ладони, и до объекта было не более восьми километров. Кроме того, сам Пентагон сверху выглядит, как огромная мишень, и направить в него самолет сверху было бы гораздо проще, чем врезаться в его первый этаж! Зачем нужен был этот разворот? Именно затем, чтобы попасть в определенную точку – западную часть здания. Во время этой петли самолет за три с лишним минуты снизился почти на два с половиной километра при скорости 520–550 км/ч и радиусе поворота около 4 километров. Это очень нехарактерный и резкий маневр для пассажирского лайнера. Авиадиспетчер Даниэль О’Брайан (Danielle O’Brian), работавшая в то утро в аэропорту Даллес, так прокомментировала изменение траектории полета:

Скорость и маневренность этого разворота навела всех нас, опытных авиадиспетчеров, находившихся в

радиолокационном центре, на мысль, что это был военный самолет. На 757-ом так не летают. Это очень опасно!

Более того, этот маневр оказался настолько снайперским, что, закончив петлю, самолет вышел точно на «финишную прямую», пролетел на высоте нескольких метров над землей и идеально вошел в первый этаж здания, не повредив газона. И все это на скорости 850 километров в час.

Опытные пилоты считают, что разворот был совершен на грани возможного. Приведу слова Сергея Андреева, гражданского летчика и бывшего сотрудника КБ им. Туполева:

Возможно, такие маневры совершаются на летных испытаниях, да и то на большей высоте. Это сильный стресс для машины, и маневр для пилота очень не прост, если он не летчик-испытатель.

Для пущей уверенности я задал ряд вопросов летчику-испытателю того же КБ им. Туполева, который пожелал остаться инкогнито. Вот его соображения на сей счет:

Перегрузка на таком маневре превышает 1,5 g. По нормативам полетов гражданских самолетов предельный крен не должен превышать 30 градусов, при этом перегрузка составляет 1,3 g... Крен на рассматриваемом маневре составлял примерно 55 градусов – это **запредельный крен** для гражданских самолетов, при этом в кабине должна орать аварийная сигнализация о том, что крен слишком велик... Навести самолет на наземную цель, тем более что вначале ее **надо распознать**, – задача для неопытного пилота **невыполнимая**.

Теперь обратимся к последним метрам приближения самолета к Пентагону. Удивительное дело – данные правительственного отчета Кина здорово расходятся с информацией от NTSB, которая, напомним, выдается за расшифровку данных «черного ящика». Согласно NTSB, путь лайнера лежал **к северу** от комплекса ВМФ и,

соответственно, АЗС *Citgo*, а в официальном отчете – к югу. Это значит, что согласно NTSB, самолет никак не мог сбить фонарные столбы.



Рис. 53. Кадр анимации NTSB и курс лайнера

На рис. 53 слева показан кадр анимации от NTSB. Здесь самолет уже закончил маневр и вышел на «финишную прямую». Прямо по курсу виден Пентагон, а справа под крылом – комплекс ВМФ. Приборы показывают (сверху вниз): скорость – 443 узла (820 км/ч), высоту – 505 футов (154 метра), крен – нулевой при снижении в 5° , курс – 70° . Справа фрагмент уже знакомой нам схемы наложен на изображение компаса. Пунктирная линия, по которой согласно свидетельским показаниям двигался лайнер, вполне соответствует курсу, указанному NTSB – 70° . Сплошная стрелка – версия официального отчета со сбитыми столбами, она показывает курс приблизительно 61° .

Полагаю, что здесь все ясно. Однако на вполне естественную просьбу прокомментировать расхождение двух версий, и NTSB, и ФБР от комментариев отказываются: письма они оставляют без внимания, а многочисленные телефонные звонки превращают в продолжительное «отфутболивание» от одного сотрудника к другому, которое

заканчивается всегда одинаково – ответом «мне нечего вам сказать» с попыткой узнать заодно данные (фамилию, имя, адрес) звонившего.

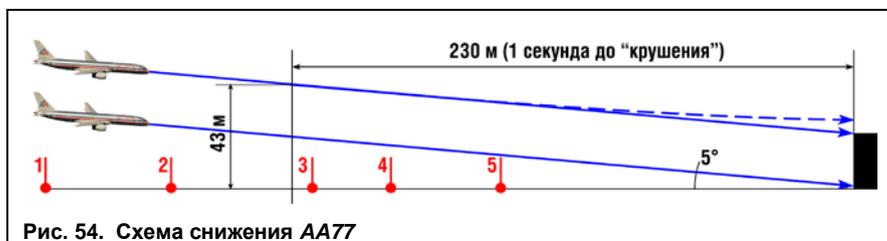
Однако даже если предположить, что курс лайнера пролегал по южной траектории, с фонарными столбами, то сбить их *Боинг* все равно не мог! За секунду до предполагаемого удара в здание, когда поток информации от самописца прервался, датчик высоты по данным NTSB показывал 55 метров. В процессе анализа некоторые эксперты заключили, что и эти данные не верны, поскольку датчик не был откалиброван, и реальная высота лайнера в тот момент составляла более 130 метров! Впрочем, особого значения это не имеет. И даже если принять к сведению возвышение самой области Пентагона над уровнем моря (приблизительно 12 метров), то согласитесь, что даже 43 метра ($55 - 12 = 43$) – несколько многовато для фонарных столбов (их высота, как мы знаем, всего 12 метров). Для большей наглядности поясню, что 43 метра – это высота 14-этажного дома, а 130 метров – высота 40-этажного небоскреба! Короче говоря, горизонтально «влететь» в Пентагон на уровне первого этажа *Боинг* просто физически не мог.

Давайте теперь подойдем к этому вопросу с другой стороны. Если скорость лайнера была приблизительно 230 метров в секунду, то за одну секунду до столкновения он находился на расстоянии как раз 230 метров от Пентагона. Первый столб располагался в 330 метрах от здания, последний – в 145 метрах, то есть за одну секунду до столкновения самолет находился где-то между вторым и третьим столбами. При показанном снижении в пять градусов и ударе в первый этаж (возьмем для верности один метр над поверхностью земли) можно вычислить высоту лайнера, соответственно, в 145-ти и 330-ти метрах от здания. Умножим эти расстояния на тангенс угла 5° , который равен

0,0875, и прибавим один метр. Таким образом, высота самолета у первого столба составила: $330 \times 0,0875 + 1 = 30$ метров, а у последнего – $145 \times 0,0875 + 1 = 13,7$ метров.

Вот ведь какая незадача – снова никак не получается сбить столбы! Не говоря уже о том, что даже за секунду до столкновения высота *Боинга* была не 130, не 55 и не 43 метра – вычисления дают нам $230 \times 0,0875 + 1 = 21,1$ метра. Если снова вернуться к данным NTSB, то, находясь за одну секунду до «столкновения» на высоте 43 метра и продолжая 5-градусное снижение, самолет пролетел бы Пентагон на высоте почти 23 метра. И какое любопытное совпадение – высота здания составляет как раз 23,5 метра! Это идеально согласуется с выдвинутой гипотезой пролета лайнера **над** Пентагоном!

На рис. 54 схематически показаны выкладки, изложенные в предыдущем абзаце, с точным сохранением масштаба. Нижней сплошной линией изображена траектория крушения в первый этаж, верхней – траектория согласно NTSB, пунктиром – наиболее вероятная траектория полета лайнера на самом деле. Поскольку последняя секунда, или 230 метров, не были зарегистрированы самописцем, по ним можно лишь строить предположения. Совершенно очевидно то, что пять столбов, помеченные на диаграмме цифрами, в любом случае проходят ниже траектории полета, какой версии ни придерживайся.



Кстати, если бы самолет действительно влетел в первый этаж здания, да еще и параллельно земле, сбив до этого столбы, то двигатели, находящиеся **ниже** уровня фюзеляжа, под крыльями, изрядно перепахали бы газон перед Пентагоном или, как минимум, серьезно выжгли бы траву мощнейшей выхлопной реактивной струей, оставив хорошо заметные следы. Однако после «крушения» состояние газона таково, что на нем можно играть в гольф. А ведь тяга реактивного двигателя превышает 20 тонн, и реактивная струя летящего на полной мощности авиалайнера на высоте нескольких метров просто разметала бы всё, оказавшееся поблизости. Почему же мы не видели перевернутых и разбросанных автомобилей? Между тем, эффект от попадания машины под такую струю впечатляет. В одном из экспериментов двигатель *Боинга-747*, включенный на полную мощность, сдул машину *Ford Mondeo*, словно картонную коробку, на добрую сотню метров, выбив при этом все стекла, оторвав бамперы и основательно покорежив ее. Посмотреть и убедиться в этом воочию можно в любом интернетовском видеоархиве, просто набрав в строке поиска слова *jet blast*.

На фоне описанного эксперимента показания уже полюбившегося нам сказочника Ли Эви выглядят более чем странно:

Самолет приблизился к Пентагону на высоте около двух метров, сбив фонарный столб, автомобильную антенну и задев строительный трейлер и автогенератор.

То есть **задел** все эти машинки – и не только не перевернул их, но даже и не сдвинул с места! Впрочем, это вполне под стать бредням про лужи из расплавленного стекла и пробивающее железобетонную стену шасси. Не удивлюсь, если Эви в каком-нибудь интервью расскажет, что пока

самолет пролетал над ним, он успел поджарить гамбургер в пламени его реактивной струи.

Со вторым «черным ящиком» – речевым самописцем рейса AA77 тоже всё не слава богу. Министр обороны Дональд Рамсфельд сообщил, что самописец был найден, но оказался нечитаемым. А глава ФБР Роберт Мюллер (Robert Mueller) заявил, что на пленке речевого самописца не было ничего интересного. Во-первых, интересного для **кого?** Во-вторых, если он был нечитаемым, то как Мюллер узнал, что там нет ничего интересного? Или все же запись оказалась вполне читаемой, и Мюллер на ней услышал нечто как раз очень **интересное?** Потому и засекретил ее... Кто-то из этих двоих лжет. Или сразу оба. И чему верить?

Попробуем теперь подвести некую черту под всем вышесказанным, собрать воедино все свидетельства и выдвинуть мало-мальски правдоподобную версию, которая бы ничему не противоречила. Совершенно очевидно, что в пентагоновском инциденте объектов было два. Первый, *Боинг-757*, подлетал к Пентагону севернее комплекса ВМФ и АЗС *Citgo* и являлся главным «действующим лицом», отвлекающим на себя все внимание. В это время второй объект, пролетевший мимо «спиленных» столбов по очень низкой траектории, врезался в первый этаж здания и вызвал взрыв, прошив три кольца Пентагона (в общей сложности почти три метра железобетона). Это явный почерк реактивного снаряда. Я уверен и в том, что (как и в случае с нью-йоркскими лайнерами) пентагоновский *Боинг-757* был радиоуправляемым «дублером», ведомый компьютером. Это позволило, во-первых, идеально провести сумасшедший разворот, во-вторых, достичь точнейшей синхронизации попадания снаряда и пролета *Боинга*, в-третьих, в последнюю секунду сделать ювелирный по точности мини-рывок штурвала, чтобы миновать здание, пролетев всего в нескольких метрах над ним. При этом впечатляющий взрыв

создал полную иллюзию крушения самолета в здание и привлек к себе все внимание, а самолет спрятался за стеной пламени взрыва и полетел дальше. И даже если кто-то увидел самолет, появившийся к востоку от Пентагона, подозрения вряд ли могли возникнуть, поскольку в этом месте они и так каждые 3–4 минуты заходят на посадку в аэропорт им. Рейгана.

Впрочем, опять же, не перестаю подчеркивать, это всего лишь версии и предположения, которые приходится строить, исходя из фактов, свидетельств и улик. Что именно разрушило Пентагон, мы можем никогда не узнать. Но суть не в этом, а в том, что мы теперь имеем достаточно оснований утверждать, что ни *Боинг-757*, ни другой крупный пассажирский самолет в здание Пентагона **не врезался** и фонарные столбы не сбивал, а это (в очередной раз!) самым непосредственным образом опровергает официальную информацию, содержащуюся в отчете комиссии Кина.

Чудеса в Пенсильвании

Обстоятельства, окружающие рейс 93 авиакомпании *United* (UA93), во многом оказались схожими с обстоятельствами вашигтонского эпизода. Такой же *Боинг-757*, то же полное отсутствие чего-либо узнаваемого в месте крушения, такое же удивительное несоответствие характера разрушений утверждениям официального отчета, да еще и непонятное обнаружение лайнера одновременно в нескольких местах... Разница в том, что вместо здания Пентагона здесь выступает «чисто поле» недалеко от Шенксвиля.

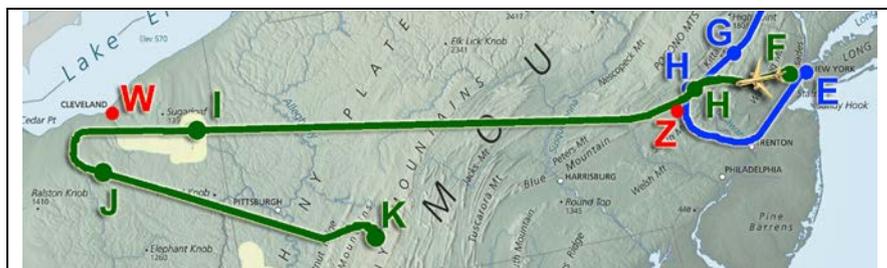


Рис. 55. Путь следования UA93

На рис. 55 схематически изображен путь следования рейса UA93 (F-H-I-J-K) согласно информации от NTSB – на данный момент примем ее за рабочую гипотезу. Здесь же показана часть пути следования рейса UA175 (участок G-H-E).

Боинг-757, выполнявший рейс UA93, вылетел из аэропорта Ньюарк, Нью-Джерси, в 8:42 – с отставанием от расписания на 41 минуту – и взял курс на Сан-Франциско. Рассказывая о рейсе UA175, я упоминал точку H, к которой обещал вернуться. Как мы видим из диаграммы, пути

лайнеров пересекаются именно в этой точке. Более того, они там оказались практически одновременно – приблизительно в 8:53, да еще и в непосредственной близости от аэропорта Аллентаун (точка Z). Еще более удивительно то, что именно благодаря задержке рейса UA93 на 41 минуту он и встретился с UA175. Опять совпадение?

Кстати, как мы помним, рейсы AA11 и UA175 тоже пересеклись в одной точке и тоже вблизи аэродрома. Это я так, на всякий случай напоминаю, чтобы вы не расслаблялись.

А сейчас небольшое лирическое отступление. В уже знакомой нам базе данных Управления транспортной статистики BTS есть очень интересная информация. Во-первых, рейса UA93 никогда не существовало – ни до, ни после известных событий. Вернее, он существовал, но ровно семь дней: его первый в истории полет по маршруту Нью-Джерси – Сан-Франциско состоялся 5 сентября 2001 года, а последний – 11 сентября 2001 года. Всё! С какой целью был выпущен на линию этот рейс? Во-вторых, в базе BTS указано время отправления UA93 – 8:01, а также момент отрыва от взлетной полосы (да-да, там фиксируется даже такая информация) – 8:28. Как уже отмечалось, данные в эту базу вносятся очень скрупулезно, и ошибки там маловероятны. Поэтому сухим цифрам, поступающим прямым от авиакомпаний, я доверяю больше, нежели «препарированным» официальным данным. Запомним эту информацию на будущее, она нам еще пригодится, а пока вернемся к нашим баранам.

По официальным данным, в 9:28 самолет незначительно отклонился от курса (точка L), и это время было объявлено моментом захвата самолета. Интересно, что именно в данном месте проходит зона отсутствия сигнала первичного локатора (помечена на схеме светлым фоном). Что именно это может означать, сказать трудно, тем более, что ответчик оставался

включенным. Но вот еще одно странное совпадение: эта «слепа» зона простирается вдоль маршрута лайнера на запад километров на 70 почти до самого Кливленда (точка W).

Кливлендский клон

Утром 11 сентября на сайте телеканала *WCPO-TV* города Цинциннати появился пресс-релиз от 11:43:57 утра следующего содержания:

Боинг-767 из Бостона совершил экстренную посадку в международном аэропорту Хопкинс в Кливленде, по словам мэра Майкла Уайта (Michael R. White). Уайт сказал, что самолет был перемещен в безопасную зону аэропорта и эвакуирован. *United Airlines* признала этот самолет своим рейсом 93 и даже предоставила информацию о количестве пассажиров на борту. *United* также обеспокоена состоянием еще одного лайнера, находившегося поблизости – рейса *UA175*, направлявшегося из Бостона в Лос-Анджелес. От имени авиакомпании ее руководитель Джеймс Гудвин (James Goodwin) сказал: «Мы все в авиакомпании сопереживаем пассажирам и экипажам этих рейсов, а также всем тем, кто оказался невольным участником этих событий. *United Airlines* работает со всеми надлежащими инстанциями, включая ФБР, чтобы получить информацию по этим рейсам».

Меня в этом пресс-релизе смущает несколько моментов. Во-первых, кое-что не вяжется по времени – 11:43:57. По данным, опубликованным позже, рейс 93 уже полтора с лишним часа как потерпел крушение в Пенсильвании, а рейс 175 вообще почти три часа как находился в Нью-Йорке, взорванный «в порошок». Во-вторых, рейс 93 выполнял *Боинг-757*, а *United* по какой-то причине идентифицировала *Боинг-767* как рейс 93. Кроме того, рейс 93 летел из Нью-Джерси, а не из Бостона. Могли ли они перепутать *UA93* и *UA175*?

Как будто этой путаницы недостаточно, еще более усугубляет ситуацию мало где упоминающийся рейс 1989 авиакомпании *Delta (DL1989)*, совершавший рейс – какой бы вы думали? – из Бостона в Лос-Анджелес! Предположительно он также произвел вынужденную посадку в Кливленде, и все 69 пассажиров на его борту были эвакуированы спустя пару часов после тщательного обыска самолета агентами ФБР.

Чуть позже в тот же день вся информация относительно приземления рейса *UA93* в Кливленде была удалена с сайта телеканала. В качестве причины *WCPO* назвал изначальную информацию «фактически ошибочной». Действительно, если уж такие «монстры» как *BBC* допускают «ошибки», то что говорить о местном телеканале? Ну, мало ли, что там мэр и представитель авиакомпании говорили – все они люди и тоже могут ошибаться... Кстати, если она была фактически ошибочной, почему просто не исправить ее, не внести коррективы? Может быть, ее удалили с сайта именно потому, что она была **фактически верной**?

Ближе к вечеру того же дня мэр Уайт вообще перевернул все с ног на голову: теперь, оказывается, рейс *UA93* с 45-ю пассажирами на борту потерпел крушение в Пенсильвании, а 200 пассажиров каким-то чудом материализовались на борту самолета, выполнявшего рейс *DL1989*.

В итоге меня мучают три вопроса. Первый: сколько самолетов произвело вынужденную посадку в аэропорту Кливленда утром 11 сентября 2001 года – один или два? Второй: что это были за самолеты, каких авиакомпаний и какие рейсы выполнявшие? Третий: что стало с пассажирами этих рейсов?

Блестящий, на мой взгляд, анализ ситуации, сложившейся в кливлендском аэропорту, провел Вуди Бокс (*Woody Vox* – не знаю, псевдоним это или настоящее имя).

Позволю себе привести здесь этот анализ почти целиком, с извинениями за размер цитаты.

Между 10 и 11 часами утра самолет произвел экстренную посадку в кливлендском аэропорту Хопкинс. Ходили слухи, что он был захвачен или имел на борту бомбу. ФБР эвакуировало самолет и обыскало его с помощью специальных собак. Тревога оказалась ложной: лайнер, выполнявший рейс *Delta 1989*, никто не угонял, и бомбы на его борту тоже не оказалось.

Однако более детальный анализ показывает массу противоречащих показаний в отношении *Delta 1989*. Нет четкого мнения ни относительно момента посадки, ни относительно количества пассажиров, ни относительно местоположения приземлившегося самолета. По каждому аспекту происшествия существует ровно две различные версии. Не одна, не три, не четыре, а именно две.

Эта статья послужит доказательством того, что не один, а два самолета произвели экстренную посадку в Кливленде – один за другим. Доказательство основано на информации из местной газеты и радио от 11 и 12 сентября (в основном *Akron Beacon Journal* и *Cleveland Plain Dealer*), показаниях свидетелей и интернет-публикациях утра 11 сентября. Один из рейсов был действительно *Delta 1989*. Второй мы не можем идентифицировать и назовем его *Рейс X*.

Сначала пройдемся по событиям в Кливленде. В 10 часов аэропорт был эвакуирован. Без сомнения, это было связано с информацией об угнанном самолете, который готовился произвести посадку. Пассажиры должны были покинуть аэропорт, но не имели права воспользоваться личным автотранспортом. Им приходилось идти пешком или брать такси у ближайшего шоссе. Автобусам не разрешалось покидать территорию аэропорта. Людям были даны указания вернуться домой. Ситуация складывалась очень напряженная. Все эти факты неоспоримы.

Теперь изучим несколько аспектов этой экстренной посадки:

- 1) момент посадки;
- 2) начало эвакуации пассажиров;
- 3) количество пассажиров;
- 4) место, куда пассажиров отправили после эвакуации;

5) точное местоположение приземлившегося самолета.

1) *Associated Press (AP)* и две газеты в Огайо сообщили о приземлении в 10:45 (1А). Однако авиакомпания *Delta* зафиксировала время приземления как 10:10, и пожарные Кливленда подтвердили, что приземление произошло до 10:30 (1Б). Поскольку *Delta* не теряла свой самолет, то лайнер, приземлившийся в 10:10 определенно был *Delta 1989*.

Таким образом, самолет который совершил посадку в 10:45, являлся *Peйсом X*.

2) *Akron Beacon Journal* сообщает, что пассажиров отпустили в 11:15. Это же подтверждается и интернет-сообщениями, которые публиковались в режиме реального времени (2А). Однако пассажиры с рейса *Delta 1989* утверждают, что им пришлось провести в самолете более двух часов, пока агенты ФБР не начали обыскивать лайнер и не увели пассажиров для беседы. *Plain Dealer* также сообщает об эвакуации в 12:30, тем самым подтверждая показания пассажиров (2Б).

Таким образом, мы заключаем, что рейс *Delta 1989* приземлился в 10:10 и был эвакуирован в 12:30. *Peйс X* приземлился в 10:45 и был эвакуирован в 11:15.

3) Первый пресс-релиз сообщал, что самолет имел на борту 200 пассажиров. Мэр Уайт назвал эту цифру в своей 11-часовой пресс-конференции (3А). Но он не сообщил, откуда он получил эти данные. Один из пассажиров, прибывших рейсом *Delta 1989*, приблизительно оценил количество пассажиров на борту – «около шестидесяти». Это далее подтверждается последовавшей информацией. 69 пассажиров были выведены из самолета, что вполне согласуется с версией «около шестидесяти» (3Б).

Таким образом, мы заключаем, что рейс *Delta 1989* приземлился в 10:10, и его 69 пассажиров были эвакуированы в 12:30. *Peйс X* приземлился в 10:45, и 200 его пассажиров были эвакуированы в 11:15.

4) Большинство источников утверждает, что пассажиры были отправлены в заведение NASA (4А). Это исследовательский центр NASA им. Гленна, расположенный в западной части аэропорта. Однако пассажир рейса *Delta 1989* рассказывает, что их привели в «обособленное здание

в аэропорту». Это также подтверждается сообщением, что пассажиры рейса *Delta 1989* проводили «собеседования» в офисе FAA (4Б).

Таким образом, мы заключаем, что рейс *Delta 1989* приземлился в 10:10, и в 12:30 его 69 пассажиров были отправлены в офис FAA. Рейс X приземлился в 10:45, и в 11:15 его 200 пассажиров были отправлены в центр NASA.

5) Оба самолета находились на взлетных полосах, но на расстоянии нескольких километров друг от друга. Один находился в западной части взлетной полосы 28/10 около центра NASA. Это подтверждается данными от AP и показаниями свидетелей (5А). Другой самолет находился на южной стороне взлетной полосы 18/36 около центра I-X, что также подтверждается свидетельскими показаниями (5Б). Географическое расположение этих точек говорит о том, что пассажиры с западной части были отправлены в центр NASA, а пассажиры с южной – в офис FAA.

Итак, резюме:

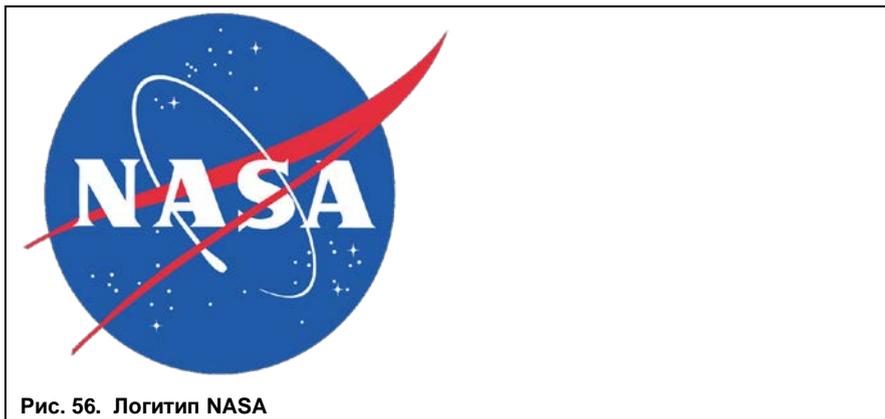
	Delta 1989	Рейс X
Время приземления	10:10	10:45
Начало эвакуации	12:30	11:15
Количество пассажиров	69	200
Куда отправили пассажиров	FAA / аэропорт	NASA
Местоположение самолета	ВПП 18/36 около центра I-X	ВПП 28/10 около центра NASA

69 пассажиров рейса *Delta 1989*, по-видимому, живы и здоровы. Однако остаются вопросы: откуда прилетел Рейс X, кто были его 200 пассажиров и что с ними стало?

Вуди Бокс приводит в своем анализе как минимум два независимых источника для каждой частицы информации, и у меня нет причин не доверять проделанной им работе. И даже если местами могут встретиться неточности, сомнений нет: в аэропорту Кливленда приземлились два самолета, один из которых *Delta 1989*. Что же такое Рейс X? У меня есть определенные предположения на этот счет, но я их приберегу

до того момента, когда мы будем рассматривать все события 11 сентября в целом.

Вуди Бокс также говорит об исследовательском центре NASA, куда отправили пассажиров *Рейса X*. Это второе упоминание данной организации в контексте событий 11 сентября. Первое было косвенным – мы тогда говорили о принадлежавшем NASA радиоуправляемом *Боинге-720*. А что, если NASA тоже имело отношение к событиям этого дня? Помните круглую синюю эмблему, которую видел Марк Бирнбах? Она была на *Боинге-767*, который влетел в южную башню. А теперь предлагаю вам взглянуть на сколь круглый, столь же и синий логотип NASA (рис. 56)...



Кстати, аэропорт Хопкинс находится в двадцати километрах к юго-западу от самого Кливленда. На схеме 7.1 хорошо видно, что резкий поворот лайнера на юг начинается точно в районе аэропорта. А закончив разворот, в 9:40 лайнер отключает ответчик (точка *J*). Что это, еще одно невероятное совпадение того удивительного дня?

Бортовые страсти

Скрепя сердце, возвращаемся к нашей «рабочей гипотезе» следования лайнера. И снова нам преподносится миф о телефонных звонках, сделанных с борта самолета. Как я уже отмечал, добиться членораздельного ответа от *United* по поводу наличия или отсутствия у них бортовых телефонов мне не удалось. Если нечего скрывать, то зачем это делать? Поскольку тема телефонных переговоров уже вряд ли актуальна, я лишь вскользь пройду по ней.

Помните Маделин Суини и ее «я вижу здания...»? Не менее идиотично выглядит звонок якобы с борта *UA93* от некоего Марка Бингхэма (Mark Bingham) маме, и снова меня не покидает ощущение дешевого голливудского боевика:

– Привет, Марк.

– Мама, это Марк Бингхэм. Я просто хочу сказать, что люблю тебя. Я лечу из Ньюарка в Сан-Франциско, здесь трое ребят, они захватили самолет и говорят, что у них бомба.

– Бомба? Кто эти люди, Марк?

– Ты мне веришь, мама? Это правда! Я звоню с бортового телефона...

– Я тебе верю, Марк. Кто эти люди?

(Отбой линии)

Очень любопытный диалог, не правда ли? Создается впечатление, что человек говорил с тем расчетом, чтобы посторонний мог понять, о чем идет речь. Когда Марк позвонил, трубку взяла его тетя, и Марк позвал мать к телефону. Как часто, позвонив маме, вы полностью называете свои фамилию и имя? Особенно учитывая, что она уже знает, кто на проводе («Привет, Марк»)! И зачем маме знать, с какого телефона вы звоните? А уж в экстремальной ситуации в любви объясняются только в фильмах с розовыми соплями, уж простите мне мой цинизм. Правительственные апологеты объясняют такое поведение Марка

исключительным стрессом ситуации. Неужели? Да, справедливости ради, следует заметить, что мать Марка предположительно подтвердила, что ей звонил именно Марк. А разве она могла сказать иначе? Ей звонит некто во взвинченном состоянии, представляется ее сыном (хоть и несколько странно) и рассказывает всяческие ужасы, а потом еще и интересуется, верит ли она ему. И почему бы не поверить?

На мгновение перенесемся в российские реалии. Существует довольно распространенный «развод на деньги», когда родителям звонит некто и в состоянии дикого стресса выкрикивает: «Мама, я только что сбил человека, мне нужно пять тысяч долларов!». И мама «ведется», поскольку шок и стресс ситуации полностью блокируют логические центры мышления, задействуя только эмоциональную сферу, и человек уже не задумывается о том, что звонил кто-то совсем другой. Причем женщин, существ по определению более эмоциональных, нежели мужчин, поймать на эту уловку гораздо проще. Мама, подсознательно отключив голову и «работая» только эмоциями, теперь в состоянии думать только о том, где взять нужную сумму. В психологии это называется ситуационным неврозом...

Однако кроме психологического аспекта, есть еще и технический. В частности, возможности синтеза голоса были с успехом опробованы еще в 1999 году. Газета *Washington Post* опубликовала статью Уильяма Аркина (William Arkin), где приводятся примеры подобных достижений. В частности, Аркин говорит об аудиозаписи, где генерал Карл Стайнер (Carl Steiner) произнес фразу: «Джентльмены! Мы вас собрали сегодня с целью уведомить, что намереваемся свергнуть правительство Соединенных Штатов». В другом примере Колин Пауэлл (Colin Powell) сказал: «Мои похитители со мной обращаются хорошо». В

действительности же ни один, ни другой ничего подобного не произносили.

Аркин далее пишет:

Имея на руках всего 10-минутный фрагмент голоса человека, эксперты [с помощью специального программного обеспечения] могут клонировать шаблоны речи и воссоздать точную копию того, что человек якобы сказал, в режиме почти реального времени.

Обратите внимание на еще одну характерную особенность «диалога»: Марк не ответил ни на один вопрос матери. Так бывает, когда реплики записаны заранее. Вспомним изумительную сцену из фильма «Правдивая ложь», когда Джейми Ли Кертис приходит к Шварцнеггеру в номер танцевать стриптиз, а он включает кассету, имитируя диалог с ней. Ничего не напоминает?

Да, кстати... В документе, выдаваемом за официальный список пассажиров рейса *UA93*, вообще не значится пассажир Марк Бингхэм, зато значатся «террористы». А в других вариантах списков пассажиров как раз нет «террористов», зато есть Марк Бингхэм на борту рейса *UA93*. И чему верить?

Согласно отчету комиссии Кина, на борту рейса *UA93* события развивались следующим образом:

Угонщики начали действовать в 9:28. На высоте 10 700 метров над восточной частью Огайо самолет... неожиданно снизился более чем на 200 метров... Было слышно, как один из пилотов кричит: «Эй, убирайтесь отсюда! Убирайтесь отсюда!»... На борту находилось всего 37 пассажиров, включая четырех угонщиков. Это гораздо ниже обычного количества для утра вторника, начиная с лета 2001 года.

Последнее предложение вызывает недоумение, поскольку мы уже знаем, что это был **единственный, первый и последний** в истории **вторичный** рейс *UA93*. Но продолжим наше увлекательное чтение:

В 9:32 угонщик, по-видимому [Зиад Самир] Джаррах, сделал [на ломаном английском] или пытался сделать следующее объявление: «Дамы и господа, это командир. Оставайтесь на своих местах. На борту находится бомба».

Силось понять логику, но не могу. Сделал или пытался сделать? Если существует такое точное воспроизведение его слов, значит, он все же его **сделал**. Тогда при чем здесь «пытался»? Но читаем дальше:

По меньшей мере, десять пассажиров и два члена экипажа передали важнейшую информацию... на землю. Все поняли, что самолет захвачен. Они сказали, что угонщики размахивали ножами и утверждали, что у них есть бомба. На них были красные банданы, и они согнали пассажиров в хвостовую часть самолета... Пассажиры трех рейсов рассказали о том, что угонщики угрожали бомбой. ФБР нам сообщило, что никаких следов взрывчатых веществ на месте крушений они не обнаружили.

Вот это неожиданность! Особенно учитывая то, что на месте крушений всех четырех лайнеров вообще мало что удалось обнаружить в принципе.

Далее идут всякие небылицы о телефонных звонках, и вот наступает кульминация:

По данным одного из звонков, пассажиры проголосовали и приняли решение отбить самолет у террористов.

Я, наверное, чего-то не понимаю, но мне кажется, что 33 против 4 не требует столь основательного приготовления и даже голосования... Но я отвлекся:

В 9:57 пассажиры начали атаку... В ответ на это Джаррах стал кренить самолет влево и вправо, пытаюсь тем самым сбить пассажиров с ног. В 9:58:57 Джаррах приказал другому угонщику в кабине запереть дверь. Джаррах продолжал кренить самолет влево-вправо, но атака не прекращалась. В 9:59:52 он сменил тактику, направляя самолет то резко вверх, то вниз, чтобы прекратить атаку. Речевой самописец

зафиксировал звуки [борьбы]... В 10:00:03 Джаррах выровнял самолет.

И снова я, что называется, «не догоняю». Угонщиков – четверо. Пассажиров – 33. Раз Джаррах приказал запереть дверь, значит, до этого она не была заперта, и путь в кабину к «террористам» был фактически открыт. Какие звуки борьбы? О чем вы? Термосом по голове, и все! Серьезно...

Пассажиры продолжали атаку, и в 10:02:23 один из угонщиков сказал: «Падай! Падай!». Угонщики все еще были у штурвала, но, видимо, понимали, что через считанные секунды пассажиры их одолеют. Самолет направился вниз; штурвал дернулся резко вправо. Лайнер перевернулся вниз головой, и один из угонщиков принялся кричать: «Аллах великий! Аллах великий! Аллах великий!». Под продолжающиеся звуки борьбы самолет вонзился в поле в Шенксвиле, Пенсильвания, со скоростью 930 км/ч, не долетев 20 минут до Вашингтона. Целью угонщиков было поразить одну из символических целей Американской Республики – Капитолий или Белый дом. Они были побеждены героями – безоружными пассажирами рейса *United 93*...

Удивительно, в каких красочных подробностях все это описано. И сию душещипательную историю слепили из сообщений, переданных на землю в телефонных звонках? Фантастика! Все же, надо признать, у правительственных экспертов комиссии Кина богатейшее воображение. Им бы сценарии писать для остросюжетных триллеров, а они себя по пустякам разменивают. Какая бесполезная трата талантов!

Между прочим, в первоначальной версии развития событий на борту рейса 93 говорилось о том, что пассажиры все же отобрали штурвал у террористов и сами направили лайнер в землю. В связи с этим, вероятно, стали возникать вопросы – раз уж они самолет у террористов отобрали, то зачем, собственно, было разбиваться? По-видимому, дабы избежать подобных вопросов в будущем, первоначальную

версию переделали. Только вот убедительности в ней так и не прибавилось. А крики арабских террористов «Аллах великий!» в последние секунды их жизни на **английском** языке – это вообще нонсенс. И нам предлагают в это поверить?

И еще один момент. Я довольно долго общался с пилотом под псевдонимом Morninscott, который просил не называть его настоящего имени. Он имеет многолетний стаж работы на больших *Боингах*, и я спросил его, что представляли собой двери кабины пилота в то время. Вот его ответ:

Двери были очень хлипкие, один хороший удар плечом мог сорвать замок и открыть доступ в кабину. Лишь после 11 сентября двери начали делать из кевлара² и снабжать мощными замками.

В официальном списке пассажиров значился чемпион по дзюдо Джереми Глик (Jeremy Glick). А уже упомянутый Марк Бингхэм – регбист. Полагаю, что каждый из них мог бы в одиночку справиться с хлипкой дверью. А если бы они навалились на нее вдвоем? А если бы им помогли еще несколько человек?..

Анимация расшифровки бортового самописца от NTSB показывает время крушения 10:03. То же самое время значится и в отчете Кина – в этот раз два источника каким-то чудом сумели договориться между собой. Но это все равно еще ничего не значит. Газета *Post-Gazette* в статье от 13 сентября пишет:

Ленты новостей сообщали о крушении в 10:06. В Федеральном управлении гражданской авиации вчера сказали, что они передали в ФБР записи с РЛС маршрута рейса *UA93*. Это – данные следования *Боинга-757-200* от момента его взлета из Ньюарка, Нью-Джерси, до бурного окончания его полета в 10:06 рядом с Шенксвилем.

² *Кевлар* (или *арамид*) – сверхпрочный волокнистый синтетический материал, в пять раз по прочности превосходящий сталь.

Кроме того, 10 марта 2002 года геологическая служба штата Мэриленд выпустила отчет под названием *Сейсмические наблюдения во время террористических атак 11 сентября 2001 года*. Используя данные сейсмографа, авторы отчета Уон-Янг Ким (Won-Young Kim) и Джеральд Баум (Gerald R. Baum) пришли к выводу, что время крушения UA93 на самом деле было 10:06:05 (плюс-минус 5 секунд). Комиссия Кина сделала попытку опровергнуть эту информацию, сославшись на якобы ненадежность данных, а также на то, что «черные ящики» говорят о том, что самолет разбился в 10:03. Это же подтверждают и данные, предположительно записанные с РЛС, которые не врут. Но учитывая, что вся эта информация сразу же после происшествия оказалась засекречена ФБР и широкой общественности не демонстрировалась, их достоверность вызывает большие сомнения, поэтому отчет независимых исследователей заслуживает доверия в гораздо большей степени. Кроме того, все первоначальные пресс-релизы от 11 сентября указывали время крушения 10:06, и с этим приходится считаться.

Испарившийся Боинг – часть 2

Теперь обратимся непосредственно к месту предполагаемого падения лайнера. На рис. 57 показана воронка, образовавшаяся якобы в результате этого падения.

По официальным данным, это – результат падения *Боинга-757* «вниз головой» на скорости более 900 километров в час под углом 40 градусов. А теперь в качестве небольшой разминки предлагаю вам самостоятельно найти на этом снимке как минимум три аномалии. В качестве дополнительной подсказки привожу рис. 58.



Рис. 57. Воронка в месте «крушения»



Рис. 58. Поиск самолета

Ну как, получилось? Надеюсь, ответ был приблизительно следующим...

Аномалия первая – где самолет? Где обломки фюзеляжа, крыльев, хвоста, кресел, багажа? Где останки тел, в конце

концов? Помните исчезнувший лайнер в Пентагоне? Вот такое дежа-вю. На фото 57 видны отпечатки предположительно от крыльев, фюзеляжа и хвоста. А где, собственно, то, что эти отпечатки якобы оставило?

Аномалия вторая – сама форма воронки говорит о том, что в нее что-то влетело практически под прямым углом, в то время как согласно официальным данным, лайнер рухнул под углом 40 градусов. Нестыковочка...

Аномалия третья – полное видимое отсутствие даже намек на выжженную траву. Помните несгораемый табурет в Пентагоне? Еще одно дежа-вю! Впрочем, может быть, конечно, это такое свойство *Боингов-757* – полностью испаряться в холодном пламени при ударе о любую поверхность. А *Боинги-767* при ударе плавят стальные каркасы небоскребов!

На рис. 59 показаны последствия реальных крушений авиалайнеров. На фотографии слева – место падения *Боинга-727*, выполнявшего рейс 1478 компании *Federal Express*, который потерпел крушение 26 июля 2002 года вблизи города Талахаси, штат Флорида. Справа – то, что осталось от *ТУ-154* авиакомпании *Владивосток Авиа*, упавшего возле села Бурдановка 3 июля 2001 года. В обоих случаях обратите внимание на состояние газона и количество останков, в том числе и крупных. А ведь и *Боинг-727*, и *ТУ-154* гораздо меньше и легче *Боинга-757*. Не помешает также лишний раз сравнить изуродованные газоны на этих фотографиях с пентагоновским...



Рис. 59. Так выглядят сцены реальных крушений авиалайнеров

Теперь снова вернемся к месту предполагаемого крушения *Боинга-757*. Обратимся к свидетельствам тех, кто оказался там по долгу службы одними из первых. Уоллас Миллер (Wallace Miller), коронер графства Сомерсет, к которому относится Шенксвилль, рассказал:

Я был удивлен такому маленькому размеру воронки... складывалось впечатление, что взяли мусоровоз, вырыли яму и просто сбросили туда кучу мусора... Спустя двадцать минут я перестал быть коронером, потому что не было никаких тел... словно рейс 93 каким-то образом заранее остановился и высадил пассажиров, перед тем как потерпеть крушение. Не видно было вообще ничего, я не обнаружил ни одной капли крови... ощущение было очень странное...

А вот фрагменты интервью в прямом эфире Криса Коники (Chris Konicki), фотографа питтсбургского филиала телеканала *Fox*:

Всё, что мы видим, это огромная яма в земле и несколько сломанных деревьев... Крупных обломков, по которым можно определить, что здесь потерпел крушение самолет, просто нет... Ни пламени, ни дыма... На земле,

кроме грязи и пепла, не было вообще ничего... Были еще люди, которые ходили вокруг.

Командир полицейского управления штата Пенсильвания Фрэнк Монако (Frank Monaco) заметил:

Самый большой кусок не превышал по размеру записную книжку.

Ему вторит мэр Шенксвиля Эрни Сталл (Ernie Stull):

Не было ничего. Только эта дыра... Смотреть было не на что. Самолет просто разрушился... Он ударился о землю и разлетелся на куски – полностью... Он потерпел крушение, но когда мы добрались до места, мы ничего не обнаружили... Самолета не было. Только дыра глубиной около шести метров и выброшенная земля. Больше ничего.

Кажется, мы это уже проходили. Но не все так безнадежно. Самолетоискатели предположительно обнаружили два двигателя. Вернее, два их фрагмента. Один из них был найден не то в лесу, не то в пруду – в зависимости от того, какому источнику верить. Впрочем, это особого значения не имеет, поскольку ни фотографий, ни видеозаписей все равно нет. Полицейский Джон Маршалл (John F. Marshall) вспоминал:

Я нашел множество обломков. Самый большой – это один из двигателей самолета. Он находился приблизительно в 500 метрах от места падения. По-моему, его вытащили с помощью бульдозера.

Каким образом двигатель, весящий почти пять тонн, мог отлететь на полкилометра? По официальному объяснению, это он так мощно отскочил от земли! Ладно, если его действительно нашли в лесу – это еще можно предположить, хоть и с большой натяжкой. Но в пруду? Этот пруд на минуточку находится за небольшой стеной леса, то есть пятитонная дура должна была сигануть так, чтобы перелететь через участок лесополосы высотой никак не менее десятка

метров! По-видимому, понимая всю абсурдность этого утверждения, позже формулировку поменяли на «фрагмент двигателя» весом около полутонны. Что, согласитесь, не сильно меняет дело. Маршалл также отметил, что он нашел массу обломков, которые так и не смог идентифицировать, хотя в свое время прослужил более четырех лет в американских ВВС.

Второй двигатель, вернее, его фрагмент, был предположительно найден в самой яме при «раскопках». На рис. 60 слева он и показан. Справа изображен двигатель *Боинга-757*. На самолете, выполнявшем рейс *UA93*, были установлены двигатели Pratt & Whitney PW2037, диаметром превышающие человеческий рост. Выкопанный же фрагмент больше напоминает, pardon за сравнение, коровью лепешку непонятного происхождения и свободно помещается в ковше экскаватора. И если даже это фрагмент двигателя того самого *Боинга-757*, то где остальная его часть?



Рис. 60. Найденный фрагмент и двигатель *Боинга-757*

Аналогичная картина и с двумя «черными ящиками», якобы найденными в месте крушения – они представлены на рис. 61. Причем обнаружены они были в разное время и в

разных местах: первый – в 16:45 13 сентября на глубине 4,5 метра, а второй – в 20:25 14 сентября на глубине 7,5 метров.

Как и в случае с двигателем, по какой-то странной причине обнаружались лишь фрагменты этих самописцев, которые и были сфотографированы. А где же остальное?



Рис. 61. Бортовые самописцы – фрагменты «найденных» и настоящие

С речевым самописцем история вообще довольно любопытная. Семьи погибших на этом рейсе многократно требовали предоставить им запись, но ФБР отказывало, мотивируя это нецелесообразностью позволять скорбящим родным и близким погибших слушать ужасы, творившиеся в кабине пилота. В конце концов, в апреле 2002 года запись все же была воспроизведена семьям погибших, но только после предварительно взятой у них подписки о неразглашении. Кроме того, им даже не разрешалось конспектировать и

делать заметки! При этом последние три минуты записи просто отсутствовали. ФБР никак не объяснило это расхождение, а дабы сделать вид, что его не было, в официальном отчете Кина фигурирует время крушения не 10:06, а 10:03. Три минуты? Какие три минуты? О чем это вы?

Газета *St Petersburg Times* в статье от 10 сентября 2003 года пишет:

Место падения лайнера раньше было территорией угольной шахты, которую впоследствии закрыли и засыпали землей. Она все еще оставалась достаточно мягкой, когда в нее врезался рейс 93, и пожарные сказали, что *Боинг* просто проник в нее. Им пришлось копать более 4 метров, чтобы найти его.

А вот цитата из *Pittsburgh Tribune-Review* от 11 сентября 2002 года:

[Самолет] разрушился, проникнув более чем на 10 метров под землю, рыхлую от недавних угольных разработок.

Еще до того, как «черные ящики» были якобы обнаружены, следователи во главе с Джоном Муртой (John Murtha) сообщили: не исключено, что самописцы разрушены ударом или сожжены **пламенем**. Каким пламенем? Видимо, тем самым, который испепелил весь лайнер – и все это, судя по всему, под землей, куда он проник целиком и без остатка.

Однако, как мы уже знаем, 11 сентября 2001 года важные улики не сгорали – ни в Нью-Йорке, ни в Вашингтоне, ни в Пенсильвании. И доблестные фэбээровцы, оказывается, нашли очень важные свидетельства! Какие же? Разумеется, она нашли красную бандану в идеальном состоянии. При этом голова, которую эта повязка украшала, почилла в бозе, не оставив о себе даже воспоминаний. Также нашлись, конечно же, документы «террористов» – водительские права, паспорта, визитки. А заодно пара документов других

пассажиров – видимо, для пушей правдоподобности. И еще библия, у которой даже не опалены страницы (рис. 62). Кроме того, сохранились бортовой журнал, руководство пилота и масса прочей мелочевки. Рукописи, конечно, не горят, но не до такой же степени!



Рис. 62. Красная бандана; паспорт Саида аль-Гамди; библия

Странно, что авиаконструкторы до сих пор не догадались строить самолеты из паспортов террористов или из материалов бандан – такие лайнеры стали бы просто «неубиенными»!

Попробуем теперь резюмировать всю собранную информацию и построим целостную картину, объединив данные из официальных источников. Итак, самолет врывается в поле – точно в то место, где когда-то была угольная шахта, на скорости 900 километров в час под углом 40 градусов. Земля, в которую он падает, настолько мягкая и рыхлая, что он целиком уходит в нее (по-видимому, всеми своими 47-ю метрами), словно в зыбучий песок, разрушившись и сгорев по ходу дела до состояния ошметков, по размеру не превышающих записную книжку. При этом один из двигателей каким-то непостижимым образом отскакивает от этой мягкой земли и улетает черт-те куда – на полкилометра в лес (или в пруд, невзначай перемахнув еще и через сосновую лесополосу), а непонятный кусок второго движка обнаруживается всего в метре под поверхностью земли.

Фрагменты «черных ящиков», которые, как известно, установлены в **хвостовой** части самолета и **рядом** друг с другом, изрядно потрепанные оказываются почему-то на глубине 4,5 и 6,5 метров соответственно. И в довершение всего сквозь этот крошечный ад зыбучих песков и скачущих реактивных двигателей почти нетронутыми пролезают бумажные и матерчатые «улики». При всем при этом на месте «крушения» остается воронка, абсолютно не соответствующая падению в нее *Боинга-757*, а трава по ее краям даже не обожжена, хотя полыхающее авиатопливо, говорят, плавит даже стальные каркасы небоскребов...

В который раз задаюсь вопросом – кто придумывает всю эту ахинею? И на кого она рассчитана? И кем надо быть, чтобы во все это поверить?

Как мы помним из эксперимента лаборатории *Sandia*, лайнер разлетается на мельчайшие кусочки от столкновения с железобетонной стеной. Но если в нашем случае самолет проваливается целиком, потонув в «мягкой и рыхлой» земле, то откуда взяться мелким останкам, кускам двигателя и бортовым самописцам, к тому же еще и найденным на совершенно необъяснимой глубине? И каким образом другой двигатель может улететь на полкилометра? Почему отпечаток от хвоста самолета «нарисован» под непонятным углом к линии крыльев? Почему он еле заметен, в то время как отпечатки от крыльев глубокие и четкие? Если хвост не вошел в землю, то где он?

Друзья мои, разве можно винить меня в том, что я не верю в крушение самолета в Шенксвиле? Посмотрите на рис. 63 – трава растет там, где якобы прошло крыло самолета, а «потрясенная» земля видна только посередине, куда якобы пришелся удар фюзеляжа.



Рис. 63. Воронка от падения самолета?

Есть и еще одна любопытная деталь: в лесу, непосредственно примыкающем к месту «крушения», выжжены деревья, а у многих из них обломаны верхушки. Однако направление этого повреждения совершенно не согласуется с официальным направлением падения лайнера. На рис. 64 стрелкой показан путь предполагаемого крушения, а кружком обведена область выжженного леса. Еще интереснее то, что земля между воронкой и обгорелыми деревьями осталась совершенно нетронутой. Ну как, вы еще не окончательно запутались? Что именно могло привести к подобным разрушениям, пусть подскажет вам ваше воображение. А раз уж вы его включили, то пусть оно заодно нарисует вам животрепещущую картину пятитонного двигателя, резво скачущего через все эти деревья, чтобы затем плюхнуться в пруд, часть которого видна в верхней части снимка.



Рис. 64. Участок выжженного леса

По всей видимости, ямы от «крыльев» и «хвоста» были проделаны заранее, причем настолько заранее, что они успели зарости травой. Что касается центральной воронки, то она, скорее всего, как раз и была образована преднамеренным подземным взрывом на бывшей угольной шахте в 10:06, что и зарегистрировали сейсмографы. Вот и Нина Ленсбоуэр (Nena Lensbouer) тоже считает, что был взрыв. Она находилась в непосредственной близости от «эпицентра» и описала звук как взрыв – «словно взорвалась бомба». Она прибыла к месту происшествия и:

...не обнаружила никаких следов самолета ни тогда, ни впоследствии во время раскопочных работ... Там не было ничего, кроме угля.

Что же обожгло деревья? Возможно, что-то, выброшенное взрывом. А может, что-то и упало в этот лесок. Я не знаю, что это было. Этот вопрос надо адресовать тем,

кто этот спектакль придумал и разыграл. Но они вряд ли сознаются...

Останки, которые якобы обнаружили копатели, могли запросто быть подброшены. Часть «двигателя» была тихонько положена в яму экскаватором – недаром она по размеру прекрасно уместится в его ковшик, – после чего сфотографирована и выдана за находку. Второй двигатель никто из простых смертных в глаза не видел (полицейский не в счет), поскольку он был «найден» сотрудниками ФБР и вытянут на свет божий их же оборудованием. Поэтому даже сам факт его существования находится под большим вопросом. Потрепанные куски сомнительных «черных ящиков» вообще могли быть сфотографированы где угодно, поскольку нет даже намека на какую-то привязку этой «фотосессии» к конкретному месту событий. А уж насчет банданы и документов и говорить не хочется...

Операция «воздух-воздух»

Если в месте предполагаемого крушения обломков самолета почти не нашли, то в некотором удалении кое-что все же обнаружилось. *Post-Gazette* пишет:

Следователи расширили область поиска и нашли большое количество обломков, а также, по-видимому, останки человеческих тел на расстоянии нескольких километров от места крушения... Многие говорили об обломках, найденных в озере Индиан-Лейк, что почти в 10 километрах от места падения лайнера... Работники порта рассказывают, что видели облако «осадков», падавших, словно конфетти, на озеро и близлежащие фермы через несколько минут после того, как они услышали взрыв в 10:06 утра.

Джон Флигл (John Fleagle), один из менеджеров в порту на Индиан-Лейк, в своем интервью рассказывал:

Вдруг замигал свет... Затем мы услышали рев двигателей прямо над нашими головами. Здание зашаталось. Мы выбежали на улицу, услышали взрыв и увидели огненный шар... К среде [12 сентября] останки стали вымываться на берег...

Далее он говорит о том, что при очередном пересказе этой истории в помещении находился бывший военный американских ВВС, который заявил с абсолютной уверенностью, что самолет был сбит. На вопрос «почему» он ответил:

Потому, что каждый раз перед тем, как стрелять, они глушат локаторы по всем частотам. Вот почему ваши огни мерцали – не от удара, а потому, что они глушили локаторную систему перед тем, как произвести выстрел.

Барри Лихти (Barry Lichty), мэр города Индиан-Лейк и ветеран ВМФ США, слышал оглушающие звуки:

... громкий рев прямо над домом, напоминавший реактивный снаряд... Через несколько мгновений мы услышали взрыв и почувствовали вибрацию...

Еще один «островок» останков был обнаружен в 10 километрах на юго-восток от Индиан-Лейк – рядом с городком Нью-Балтимор. Мэлани Ханкинсон (Melanie Hankinson) свидетельствует:

[Там были] обожженные обрывки бумаги и другие легкие обломки от крушения, включая страницы из журнала *Hemispheres*, который *United* предлагает своим пассажирам... Также очень многие находили куски черной плетеной ткани... которая используется для теплоизоляции в самолете.

Среди свидетельских показаний фигурирует и информация о том, что присутствовал второй самолет. В этом свете очень любопытно интервью Сюзан МакЭлвейн (Susan McElwain), которое существует в видеозаписи:

Я видела белый самолет, который пролетел прямо над моей головой. Он пронесся... очень быстро... метрах в 15-ти над моей машиной – так низко, что я инстинктивно пригнулась. Через несколько секунд я услышала мощный взрыв и увидела огненный шар, поднимающийся из-за деревьев, и подумала, что самолет разбился... Государственные служащие мне пытались доказать, что никакого второго самолета не было... Но я ведь его не придумала – он был так низко, прямо надо мной! Он был белый, без опознавательных знаков, но совершенно точно военный – у него был такой характерный вид. Два двигателя в задней части, горизонтальная «перекладина», напоминающая спойлер на машине, и два вертикальных «хвоста». Это точно не был частный корпоративный самолет. Но представители ФБР разговаривали со мной и сказали, что такого самолета не было. Затем они поменяли свое мнение и сказали, что это был самолет, фотографировавший место происшествия с высоты тысячи метров. Но ведь самолет пролетел там **до** катастрофы и в каких-то 15-ти метрах над моей головой. Однако мои показания их совершенно не интересовали.

Согласитесь, это уже что-то. Однако, чтобы не промахнуться, как в случае со Скоттом Форбсом и его версией отключения электричества в 60-ти этажах башни ВТЦ, требовалось найти еще какое-то подтверждение. Хотя бы косвенное, поскольку одно дело – мегаполис Нью-Йорк, где тысячи жителей могли бы подтвердить или опровергнуть появившуюся информацию, и совсем другое – просторы Пенсильвании, где плотность населения такова, что вероятность одновременного нахождения двух независимых человек в одном месте стремится к нулю. С другой стороны, в отличие от здания, самолет – предмет движущийся и достаточно шумный, а поэтому он не мог пролететь незамеченным хотя бы десятком окрестных жителей.

Он и не пролетел. Том Спинелли (Tom Spinelli), еще один работник порта в Индиан-Лейк, поведал:

Я видел белый самолет. Он летал по всей округе, словно в поисках чего-то. Я видел его до и после взрыва... У него были высокие задние крылья и отсутствовали какие бы то ни было опознавательные знаки.

Дэнис Деккер (Dennis Dekker) рассказал журналу *The Bergen Record*:

Мы посмотрели вверх и увидели летевший с большой скоростью среднего размера реактивный самолет... Он был похож на частный самолет с двигателями в хвостовой части, покрашенный в белый цвет, без опознавательных знаков.

Итак, что же это за самолет? По описаниям это больше всего похоже на *A-10 Thunderbolt*. Белый, с двигателями в хвостовой части, «спойлером» и двумя «хвостами». Кроме того, здорово вооруженный.



Рис. 65. A-10 Thunderbolt

Городок Индиан-Лейк находится примерно в восьми километрах к востоку от предполагаемого места падения рейса *UA93*. Соответственно, если самолет летел с запада на

восток (не считая заключительного участка пути, когда он сделал резкий поворот на юг), то он бы сначала пролетел Шенксвил, а затем уже Индиан-Лейк, причем на скорости 900 км/ч он проделал бы этот путь менее чем за 25 секунд. После этого меньше чем через минуту он оказался бы в районе Нью-Балтимор.

На схеме 66 показано расположение важных точек, имеющих отношение к «крушению»: 1 – местоположение воронки, 2 – пруд, куда якобы улетел двигатель, 3 – озеро Индиан-Лейк. Далее на юго-восток находится Нью-Балтимор, который на схеме не показан. Стрелкой изображен предположительный путь лайнера непосредственно перед крушением, согласно официальной версии.



Рис. 66. Основные точки отсчета в Пенсильвании

Среди всей массы свидетелей – настоящих и мнимых – нашелся только один, якобы видевший своими глазами, как самолет врезался в землю. Ли Пэрбоу (Lee Purbough), работник компании по переработке металлолома *Rollock Inc.* находился в поле на расстоянии полумили от места

крушения. В интервью британской газете *The Mirror* он рассказал:

Услышав громкий звук над головой, я посмотрел вверх и увидел рейс 93 в каких-то 15 метрах над собой. Он летел под углом 45 градусов, качаясь из стороны в сторону. Затем он резко «клюнул» носом и врезался в землю. Был огромный огненный шар, а потом гигантское облако дыма.

Меня восхищают подобные «свидетельства» – под стать Ли Эви с его лужами расплавленного стекла! Человек явно не дружит с геометрией или считает всех вокруг идиотами. Полмили – это 800 метров, которые на скорости 900 км/ч лайнер преодолет за три с лишним секунды. Если самолет находился на высоте 15 метров, то как он мог лететь под углом 45° и упасть только через полмили? Как он с высоты 15 метров мог «клюнуть носом», если длина *Боинга-757* составляет 47 метров? Как за 3 секунды можно увидеть качание огромного самолета из стороны в сторону? А «я посмотрел вверх и увидел рейс 93» – вообще шедевр! Заметьте – он сказал не «Боинг», а именно «рейс 93». Видимо, очень наметанный глаз у мистера Пэрбоу! Удивительно, как он еще **по звуку** не определил, что это именно рейс 93. Ко всему вышесказанному остается добавить, что этот человек – бывший военный, на тот момент работавший в компании *Rollock* лишь второй день, и «ценность» его показаний становится предельно ясной. Даже согласно данным NTSB, над тем местом, где находился Пэрбоу, самолет пролетел на высоте как минимум 300 метров.

Подобный трёп можно слышать на всем предполагаемом пути следования рейса 93 в Пенсильвании. На рис. 67 показано расположение этих «свидетелей».

Точка 1: свидетель в 16 км от места падения видел самолет на высоте примерно 600 метров. По данным NTSB, самолет находился в этом месте на высоте 1800 метров.

Точка 2: свидетель в 5 км от места падения видел самолет на высоте примерно 150 метров. По данным NTSB, самолет находился в этом месте на высоте 1200 метров.

Точка 3: свидетель в 3,5 км от места падения видел самолет на высоте 60 метров. По данным NTSB, самолет находился в этом месте на высоте 1000 метров.

Точка 4: официальное место падения лайнера.

Точка 5: город Индиан-Лейк, в озере рядом с которым были найдены останки.

Точка 6: город Нью-Балтимор с еще одним «островком» останков.

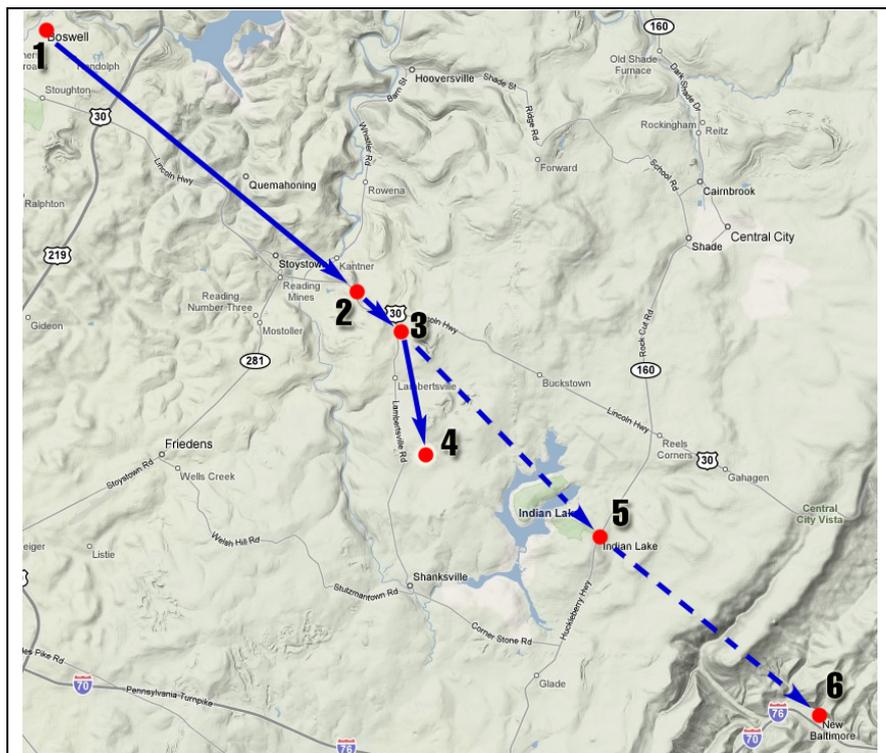


Рис. 67. Рейс UA93 над Пенсильнией

По тем же данным NTSB, самолет лишь в последние 12 секунд полета пошел в крутое пике, «свалившись» за это время с километровой высоты и врезавшись в землю. А посему никак не могли «стратегически расставленные» лже-свидетели видеть самолет там, где они его якобы видели. Можно ошибиться, оценивая расстояние в 100 и 200 метров. Но «перепутать» 60 метров с километром – это уже за гранью любой, даже самой щедрой, погрешности. Либо снова врет информация от NTSB – тем более, учитывая, что время крушения у них в анимации вообще стоит 10:03. А вероятнее всего, врут и те, и другие, не удосужившись согласовать между собой свои версии – как и в случае с Пентагоном, и в случае со сносом здания ВТЦ-7 в Нью-Йорке.

Я беру на себя смелость утверждать, что никакого крушения *Боинга* в Шенксвиле на самом деле не было. Определенно, имел место взрыв с огромным огненным шаром, и его, поднимающий из-за деревьев, видели очень многие в окрестностях – здесь как раз сомнений нет. В конце концов, и выжженная часть леса вполне реальна. Но что стало причиной взрыва? Если некий самолет все же пролетел над Пенсильванией, то логично предположить, что он продолжил свой путь по прямой – в сторону Индиан-Лейк и дальше в Нью-Балтимор, и затем был уничтожен на этом участке двумя выстрелами военного *A-10*. Но мы снова упираемся в ту же проблему, что и в Вашингтоне: если это был *Боинг-757*, то могли ли все его сто (или даже шестьдесят, если он пустой) тонн целиком осыпаться в озеро в виде «конфетти» и осесть в горах бумажками и теплоизолирующей сеткой? Даже если предположить, что найденная горстка останков в Шенксвиле принадлежит тому же самолету, то сотня тонн с этих трех районов там никак не набирается! Также интересно заметить, что Нью-Балтимор находится в гористой местности, а как ведет себя РЛС в

таких случаях, особенно при полетах на небольшой высоте, мы уже знаем.

Что в действительности было сбито над Индиан-Лейк и Нью-Балтимором? Почему люди, прибывшие к предположительному месту крушения, одеты в **биозащитные костюмы** (рис. 58)? Что же все-таки взорвалось в Шенксвиле, став причиной огненного шара и потребовавшее **такой** защиты? Отчего выгорели и поломались деревья? И, в конце концов, что на самом деле произошло в Пенсильвании? Боюсь, что на эти вопросы ответа мы можем не дожидаться. С определенной долей уверенности можно лишь утверждать, что это вряд ли был *Боинг-757*, выполнявший рейс 93 авиакомпании *United Airlines*.

Да, чуть не забыл. Угадайте с одного раза, какая фирма обеспечивала безопасность в авиакомпании *United Airlines*? Совершенно верно, все тот же *Securacom...*

Живые и мертвые

Официальный отчет комиссии по терактам под предводительством бравого Кина вещает нам о том, что 11 сентября 2001 года 19 террористов-смертников захватили четыре самолета и пожертвовали своими – и не только своими – жизнями исключительно из чувства ненависти к американской свободе и демократии. Мотивация, конечно, более чем сомнительная, да и ненавидеть там давно уже нечего, ну да ладно. Как мы уже убедились, это не самое сомнительное из всего, что произошло в тот день.

Итак, кто же они? Кто до такой степени возненавидел чужую свободу и демократию, что ради нее пожертвовал собой? Список террористов был опубликован Министерством юстиции 14 сентября 2001 года. Согласно данным ФБР, вот эти 19 имен:

Рейс AA11	Сатам аль-Суками Валид аль-Шехри Вэил аль-Шехри Мохаммед Атта Абдулазиз аль-Омари
Рейс UA175	Маруан аль-Шеххи Фает Рашид Ахмед Хассан аль-Квади Банихаммад Ахмед аль-Гамди Хамза аль-Гамди Моханд аль-Шехри
Рейс AA77	Халид аль-Мидхар Маджед Мокед Навак аль-Хамзи Салем аль-Хамзи Хани Ханжур
Рейс UA93	Саид аль-Гамди Ахмад Ибрахим аль-Хазнави Ахмед аль-Нами Зиад Самир Джаррах

Сей список был снабжен следующим комментарием:

В ФБР абсолютно уверены в точности опознания девятнадцати угонщиков, ответственных за террористические атаки 11 сентября. Кроме того, расследования по 11 сентября были тщательно проверены Национальной комиссией по террористическим атакам на Соединенные Штаты, а также совместно Сенатом и Палатой представителей. Ни одна из этих проверок не вызвала ни малейших сомнений относительно личностей девятнадцати угонщиков.

Это очень важная цитата. Запомним ее на будущее – мы к ней обязательно еще вернемся.

А мне летать охота!

Как мы уже знаем, по официальной версии один из угонщиков сел за штурвал *Боинга-757*, выполнявшего рейс AA77, и твердой рукой направил его в Пентагон. Однако прежде чем влететь в одно из самых охраняемых сооружений в мире, он решил проявить верх гуманизма и изобретательности: вместо того, чтобы одним ударом уничтожить добрую половину руководства Минобороны США, он влетел в самую «малонаселенную» часть здания, да еще и дополнительно укрепленную, чтобы выдержать террористическую атаку. По ходу дела он еще и выпендрился, совершив сумасшедший маневр и заодно дав силам ВВС США дополнительный шанс прервать его полет. В заключение террорист, продемонстрировав поистине чудеса мастерства, фантастически снайперским попаданием на близкой к предельной для этого самолета скорости поразил первый этаж Пентагона, не задев даже газона. Безусловно, повернуть такое мог только летчик-ас, налетавший сотни часов на военных истребителях, а затем – что уже на грани возможного – повторивший все то же самое на огромном пассажирском *Боинге*. Маркус Киршнек (Markus

Kirschneck), член ассоциации пилотов *Cockpit*, охарактеризовал этот маневр как «один из наиболее трудных вообще возможных в исполнении пассажирского самолета».

Кто же он, этот безбашенный летчик, который, не преследуя он столь коварные цели, вполне мог бы вызвать восхищение и уважение даже лучшей части летного состава ВВС? Знакомьтесь – его зовут Хани Ханжур. Согласно официальной версии, именно он взял на себя управление самолетом и совершил сей головокружительный трюк.

В 1996 году Хани Ханжур, со слов его брата Ясера, решил стать пилотом саудовской авиакомпании. Однако чтобы получить такую лицензию, требовалась сертификация FAA – по этой причине, кстати, очень многие граждане Саудовской Аравии и прочих арабских стран обучались в американских летных школах.

Ханжур поступил на усиленные курсы в академию авиации в Окланде. Однако после первого же 30-минутного информационного урока он пропал и больше в академии не появлялся. В конце того же года он записался в центр подготовки пилотов в городе Скоттсдейл, штат Аризона. Дункан Хейсти (Duncan Haiste), глава центра, рассказывал, что Ханжура и пилотом толком назвать было нельзя:



Он был нашей головной болью... Мы не хотели обучать его, поскольку он не был серьезно настроен стать хорошим пилотом... Он был слабым учеником, который просто расходовал наши ресурсы.

Ханжур обучался и в частной летной школе в том же Скоттсдейле, но так и не закончил курс обучения, поскольку инструкторы считали его совершенно безнадежным.

Сменив еще несколько летных учебных заведений, в апреле 1999 года Хани умудрился-таки получить сертификацию пилота в частной летной школе *Sunbird* в аризонском городе Темпе. Однако даже с этой лицензией он не смог устроиться на работу у себя на родине. Ханжур снова прилетел в США для «повышения квалификации». На этот раз он обратился в школу *Jet Tech International* в городе Феникс. Но и здесь у него не заладилось. Менеджер школы Пегги Чеврет (Peggy Chevrette) так охарактеризовала его:

Я не могла поверить, что он вообще имеет какую-то лицензию, с его-то навыками.

В начале 2001 года наш герой попробовал свои силы в летной академии *Pan Am International*, однако после одного занятия на авиатренажере *Боинга-737* инструктор оценил его работу как не соответствующую требованиям и рекомендовал вообще прекратить занятия. Заметка в *New York Times* пишет по этому поводу:

В феврале 2001 года на Хани Ханжура поступила докладная в FAA после того, как инструкторы летной академии *Pan Am International* в Фениксе признали его уровень пилотирования таким низким, а его знание английского столь неадекватным, что выразили сомнения в подлинности его лицензии.

Тем не менее, инспектор FAA подтвердил, что лицензия у нашего горе-пилота настоящая.

В августе 2001 года Ханжур хотел взять напрокат маленький одномоторный самолет в аэропорту города Боуи, штат Мэриленд. Три раза он делал пробный вылет поочередно с инструкторами Шери Бакстер (Sheri Baxter) и Беном Коннером (Ben Conner), и все три раза получал отказ:

У нас есть определенные требования, которые мы предъявляем ко всем пилотам, но он не соответствовал ни одному из них. Ханжур был не в состоянии провести ни один

базовый маневр... **Он не мог ни удержать, ни посадить одномоторную Сессну-172.**

И после всего этого нас хотят уверить в том, что человек, по общему признанию являвшийся просто никакущим пилотом, не умеющий толком управлять одномоторной *Сессной-172* и получивший из-за этого отказ в ее прокате, всего через месяц впервые в жизни сел за штурвал огромного пассажирского *Боинга-757* и совершил на нем головокружительный маневр, даже не каждому опытному пилоту подвластный! Газета *Washington Post* в статье от 12 сентября 2001 года пишет:

Самолет управлялся с чрезвычайным мастерством, которым может обладать только высококвалифицированный пилот.

Мне кажется, вы не должны меня слишком строго осудить, если я предположу, что Хани Ханжур не вполне соответствовал данной характеристике.

А что же по этому поводу пишет официальный отчет комиссии Кина? Что характерно, он сам себе противоречит. На странице 520 сообщается, что Ханжур был «отвратительным пилотом», а десятью страницами ниже оказывается, что «Пентагон был назначен именно Ханжуру, поскольку он являлся самым опытным пилотом операции». Что ж тогда про остальных-то говорить?

В отношении двух других «террористов» на этом рейсе – Халида аль-Мидхара и Навака аль-Хамзи – Рик Гарза (Rick Garza), инструктор летной школы *Sorbi's Flying Club*, заметил:

Это было как «Тупой и еще тупее», они оказались абсолютно бестолковыми. Совершенно очевидно, что они никогда не станут пилотами.

Итак, с рейсом AA77 все понятно. А как насчет прочих? Мохаммед Атта и Маруан аль-Шеххи, названные пилоты-

угонщики рейсов AA11 и UA175, соответственно, брали уроки в летной школе *Huffman Aviation* города Венис, штат Флорида. Они также занимались в школе *Jones Aviation*. Газета *Washington Post* пишет в статье от 19 сентября 2001 года, что ни в том, ни в другом случае особых успехов они не добились. Инструктор в школе *Jones Aviation* сказал, что особенно трудно пришлось с Мохаммедом Атта, у которого, похоже, были проблемы с восприятием, его концентрация внимания была очень непродолжительной. Он далее подчеркивает, что горе-летчики не смогли пройти даже тест первой ступени:

Из школы мы их не выгнали, но они совершенно не соответствовали нашим требованиям.

И хотя в Нью-Йорке не было произведено никаких сверхманевров наподобие пентагоновского, попасть точно в цель, причем относительно узкую, на скорости 700–800 километров в час – задача не из легких. Даже опытные пилоты признавались, что на авиатренажере воспроизвести такое попадание если и удастся, то не с первого и даже не со второго раза. Ни у Атта, ни у аль-Шеххи **совсем** не было опыта пилотирования крупных авиалайнеров, хотя небольшие самолеты они брали напрокат регулярно. Впрочем, и там не обходилось без эксцессов, и однажды они вообще бросили самолет на взлетной полосе, когда у него заглох двигатель после приземления. Позволю себе снова выразить сомнение в возможностях двух этих персонажей профессионально управлять *Боингом-767*.

«Неохваченным» у нас остался последний пилот – Зиад Джаррах, предположительно находившийся за штурвалом самолета, следовавшего рейсом UA93. Честно говоря, я не считал нужным искать информацию по нему. Если верить отчету Кина, то по сравнению с асом Ханжуром остальные видели штурвал от силы пару раз в жизни, да и то во сне. Но

для пользы дела можно даже предположить, что Джаррах являлся сверхпилотом. Это в данном контексте уже не играет абсолютно никакой роли, поскольку для того, чтобы раскатать самолет, а затем направить его в землю, больших навыков не требуется. Наверное, даже я справился бы с такой «задачей» после пары занятий на летном тренажере.

Воскресшие из мертвых

23 сентября 2001 года британское новостное агентство *BBC* неожиданно сообщило, что Валид аль-Шехри, гражданин Саудовской Аравии и названный угонщик рейса *AA11*, в настоящее время жив, здоров и прекрасно себя чувствует в Касабланке, Марокко. Посольство Саудовской Аравии подтвердило, что он учился в летной школе в городе Дейтона Бич, штат Флорида. Он покинул США в сентябре 2000 года и работает в авиакомпании *Роял Эйр Марокко*. Далее это подтверждает и *Associated Press*, согласно которой Валид аль-Шехри появился в американском посольстве в Марокко:

ФБР выпустило в свет его фотографию, которая была растиражирована в газетах и теленовостях по всему миру. Этот же самый мистер аль-Шехри оказался в Марокко, тем самым доказав, что он не являлся членом команды летчиков-самоубийц.

Итого, минус один.

Вэил аль-Шехри (*AA11*) также жив и здоров. Он работает пилотом, а его отец – дипломатом Саудовской Аравии в Бомбее. Газета *Los Angeles Times* в статье от 21 сентября 2001 года сообщает, что глава информационного центра посольства Саудовской Аравии в США Гаафар Аллагани подтвердил, что он лично разговаривал и с отцом, и с сыном.

Итого, минус два.

Абдулазиз аль-Омари (AA11) во время учебы в Денвере потерял свой паспорт, о чем в свое время сообщил в полицию. Сейчас он работает инженером в компании *Saudi Telecom*. Газета *The Telegraph* 23 сентября 2001 цитирует его:

Я не мог поверить, когда увидел себя в списках ФБР. Они показали мое имя, мою фотографию и мою дату рождения, но я не террорист-смертник. Я здесь. Я живой. Я не имею понятия, как управлять самолетом. Я не имел никакого отношения ко всему этому.

Итого, минус три.

Саид аль-Гамди (UA93), пилот Саудовских Авиалиний, во время событий 11 сентября находился в Тунисе, где с 22 другими пилотами проходил курс обучения управлению самолетом *Airbus-320*. *The Telegraph* цитирует его слова:

ФБР не предоставило никаких доказательств моего причастия к атакам. Вы не представляете, каково это, быть названным мертвым террористом, когда я жив и невиновен.

Итого, минус четыре.

Ахмед аль-Нами (UA93) работает заведующим делопроизводством в Саудовских Авиалиниях в Эр-Рияде:

Как видите, я жив. Я был шокирован, увидев свое имя в списках [террористов]. Я никогда не слышал о Пенсильвании, где я, оказывается, угнал самолет.

Итого, минус пять.

Салем аль-Хамзи (AA77) работает на химическом заводе в городе Янбу, Саудовская Аравия:

Я никогда не был в США, а в последние два года не выезжал из Саудовской Аравии.

Итого, минус шесть.

Халид аль-Мидхар (AA77) – программист в Мекке, Саудовская Аравия:

Мне хочется думать, что это какая-то ошибка.

По сообщениям *Chicago Tribune*, он смотрел телевизор, когда его друзья начали звонить ему и спрашивать, жив ли он.

Итого, **минус семь.**

По сообщениям посольства Саудовской Аравии в США, также живы и здоровы Моханд аль-Шехри (*UA175*) и Сатам аль-Суками (*AA11*).

Итого, **минус девять.**

Отец Мохаммеда Атта (*AA11*) Мохаммед аль-Амир утверждает, что 12 сентября разговаривал с сыном:

Он нам иногда звонит. Но мы ему не звонили с 1993 года, когда он уехал. У нас даже нет его номера... Мой сын не мог участвовать в этом. Он всегда боялся летать.

Итого, **минус десять.**

А теперь... барабанная дробь... и финальный аккорд. В уже упоминавшейся статье агентства *BBC* от 23 сентября 2001 года глава ФБР Роберт Мюллер заявил:

Есть сомнения относительно личностей некоторых угонщиков.

А 20 и 27 сентября он уже открыто признался телеканалу *CNN*:

Не существует никаких юридических доказательств, подтверждающих личности угонщиков.

Сравним это с тем, что было сказано лишь неделей раньше о **полной уверенности** в установлении личностей террористов. Как же так?

Вернемся ненадолго к Мохаммеду Атта, о котором следует сказать особо. Согласно официальной теории заговора, именно он был идейным вдохновителем, главарем и координатором всей «банды». Более того, если верить официальной информации, он стал настолько фанатично религиозным и так глубоко проникся идеями джихада, что

готов был погибнуть за них, прихватив с собой еще и 18 своих сотоварищей. Однако *Newsweek* и *San Francisco Chronicle* сообщают, что Атта вел разгульную жизнь, не брезговал алкоголем и наркотиками, с удовольствием потреблял свинину и обожал стриптизерш, исполнявших на нем персональные танцы. Как-то не очень это вяжется с определением фанатичного мусульманина... *Wall Street Journal* также пишет о том, что «террористы» были частыми гостями в Лас-Вегасе, где играли в азартные игры и предавались разврату. При этом комиссия Кина признает, что не имеет ни малейшего понятия, зачем они собирались в Лас-Вегасе. Подсказываю: чтобы заняться терроризмом. Сексуальным.

Согласно официальной теории заговора, 10 сентября 2001 года Мохаммед Атта и его сообщник Абдул аль-Омари взяли напрокат автомобиль *Нуссан-Альтима*, на котором доехали из Бостона в Портленд, штат Мэн, где и переночевали, а на следующее утро местным авиарейсом вернулись в Бостон, откуда уже направились угонять АА11. Однако багаж Атта не успели погрузить на этот рейс, поскольку самолет из Портленда прилетел «впритык». И (какая удача!) в багаже Атта обнаружили сразу все улики, а именно: руководство по управлению летными тренажерами *Боингов*, коран, кассета с религиозными записями, памятка остальным угонщикам о моральной подготовке, паспорт, международные водительские права, а также завещание. Черт побери, это просто блестящая находка! Я думаю, любой сыщик о таком может только мечтать!

Правда, определенные логические сбои все же вырисовываются. Во-первых, согласно отчету комиссии Кина, «впритык» – это за целый час! В моей практике были случаи, когда я пересаживался с одного **международного** рейса на другой, прибывая действительно **впритык**, но за 20 минут мой багаж в количестве двух чемоданов каким-то

чудесным способом все же успевали перегрузить с одного рейса на другой. А здесь почему-то целого часа не хватило. Во-вторых, неизвестно, зачем эти два кадра ездили в Портленд, и отчет Кина никак этого не объясняет. В-третьих, сдавать в багаж **паспорт** – это что-то новенькое. В-четвертых, зачем Атта взял с собой завещание на рейс, который должен был потерпеть крушение? Неужели он рассчитывал, что его нетленная последняя воля переживет эту катастрофу? В-пятых, зачем ему вообще нужен был багаж на рейсе, который он собирался завершить личным визитом к Аллаху? В свете этих нестыковок смысл поездки в Портленд становится очевидным: это была единственная возможность раскидать улики, последней из которых стало изображение Атта и аль-Омари на записях с камер видеонаблюдения портлендского аэропорта. И если Атта действительно жив, как утверждают его родители, то возникает вопрос: какой ему прок от этого спектакля?

А вот какой. *Wall Street Journal* сообщил, что незадолго до 11 сентября на банковский счет Мохаммеда Атта по личному указанию главы пакистанской разведки ISI генерала Махмуда Ахмада была перечислена сумма в 100 тысяч долларов. По-видимому, эти деньги Атта и получил в качестве оплаты за ту роль, которую ему надлежало сыграть 11 сентября. Оплата хоть и не голливудская, но вполне щедрая!

Еще более любопытно то, что с 4 сентября сам Махмуд Ахмад находился с визитом в Вашингтоне, где, по сообщению агентства *France Press*, встречался с главой ЦРУ Джорджем Тенетом (George Tenet), а также должностными лицами Пентагона, Госдепартамента и Совета по национальной безопасности США. Причем американская пресса выдавала этот визит за случайное совпадение. В частности, *New York Times* отметил:

Так уж совпало, что Ахмад просто находился в это время в Вашингтоне с рабочим визитом.

Это «совпадение» выглядит еще более «случайным» на фоне того, что после 11 сентября Пакистан стал одним из главных союзников США в «войне с терроризмом», а сам Ахмад 8 октября 2001 года... подал в отставку.

Характерно, что немаловажный факт визита Ахмада в Вашингтон комиссия Кина не сочла достойным освещения. Отчет лишь вскользь на странице 331 упоминает о том, что 13 сентября заместитель госсекретаря США Ричард Армитаж (Richard Armitage) встретился с «находившимся в США с визитом главой военной разведки Пакистана Махмудом Ахмедом (sic! – В.Ф.)» – во-первых, исковеркав фамилию генерала, а во-вторых, создав у читателя полную иллюзию того, что этот Ахмад-Ахмед посетил США лишь **после** 11 сентября.

Но вернемся к нашим баранам. При всей очевидности того, что ФБР сильно оконфузилось с именами «террористов», комиссия Кина, выпустившая свой отчет спустя три с лишним года (!), не удосужилась за это время хотя бы попытаться привести его в соответствие с открывшейся информацией: в отчете фигурируют все те же 19 первоначальных имен. А рассуждая о денежном переводе, отчет вообще, что называется, «включает дурака»:

К сегодняшнему дню правительству США не удалось определить источник финансирования атак 11 сентября. В конечном счете, этот вопрос вообще не имеет особой практической важности.

Да-да, совершенно не имеет, важности абсолютно никакой! Согласитесь, весьма своеобразное у нашей комиссии представление о практической важности. И правда, какая разница, кто финансировал? Виновные-то всем известны и давно уже назначены...

Нет, уважаемые сэры мистера Кина, вы – не следственная комиссия, вы – сборище клоунов!

Поскольку теперь доказательств причастности «угонщиков» к терактам нет никаких, то значит, и аль-Каеда вроде как ни при чем? Ах, да, есть же видеозапись признания Усамы бен Ладена от 14 декабря 2001 года. Ее якобы нашли в доме в Джелалабаде. Вот оно, доказательство! Или нет? Ну, как вам сказать... Во-первых, эта видеозапись отвратительного качества. Во-вторых, человек, который по заверениям ФБР и есть бен Ладен, совершенно на него не похож, и это отчетливо видно даже несмотря на плохое качество. Он более плотный, у него другая форма носа, губ, бровей и скул. В досье ФБР сказано, что бен Ладен – левша, а на видео он записывает что-то правой рукой. Кроме того, у него на пальце различимо золотое кольцо, а ислам, как известно, запрещает мужчине носить золотые украшения, да и в досье на бен Ладена об этом нет ни слова.



Рис. 68. Два «бен Ладена»: найдите десять отличий

На рис. 68 изображены два бен Ладена: слева – имитатор с джелалабадской видеозаписи, справа – настоящий. Даже

невооруженным глазом видно, что на кадре из видео и на фото два совершенно разных человека, и единственные сходства между ними – это борода и тюрбан. С тем же успехом и я мог бы, походив с месячишко в солярий, натянуть себе на голову свернутую простыню, наклеить бороду, вставить карие линзы и назваться Усамой. И снова поражает фантастическая самонадеянность американских спецслужб, которые не стали даже заморачиваться такой «мелочью», как использование кого-то, хоть чуть-чуть похожего на настоящего бен Ладена.

Усама бен Ладен никогда не брал на себя ответственность за теракты 11 сентября 2001 года. Напротив, он всегда отрицал свою причастность к ним:

Правительство США постоянно обвиняет меня в любых атаках на их страну. Я хочу заверить мир, что я не разрабатывал недавние атаки, которые были проведены кем-то по личным мотивам. Я живу в Афганистане по законам лидеров этой страны, и они бы мне никогда не позволили провести подобную операцию... Я не имею отношения к атакам 11 сентября, и я ничего о них не знал. У Соединенных Штатов существует правительство в правительстве. Им нужно искать виновника внутри себя. Пусть спросят у теневого правительства, кто осуществил эти атаки.

В итоге, поняв, что и с бен Ладеном тоже вышел прокол, глава следственного отдела ФБР Рекс Тум (Rex Tomb) признался:

Теракты 11 сентября не значатся в досье Усамы бен Ладена, поскольку не существует никаких доказательств его причастности к событиям 11 сентября.

Как вы думаете, комиссия Кина в своем отчете хоть словом обмолвилась об этом? Правильно думаете...

29 марта 2006 года «раскололся» уже и вице-президент Ричард Чейни (Richard Cheney):

Мы никогда не утверждали, что Усама бен Ладен каким-то образом имел отношение к событиям 11 сентября. У нас никогда не было убедительных доказательств.

Именно так! Похоже, дело об арабских террористах-смертниках из аль-Каеда под управлением Усамы бен Ладена не просто трещит по швам, а разваливается до состояния руин. Как башни-близнецы. Причем по всем фронтам.

Фантомы и занимательная арифметика

Не менее интересная картина наблюдается с пассажирами и экипажами «угнанных» рейсов. В США есть открытая база данных SSDI – Social Security Death Index, куда заносится информация об усопших, зарегистрированных в американской системе соцстрахования. Однако эта база никак не связана с Администрацией Соцстрахования США, а является частным проектом с заявленной точностью информации приблизительно 83 %.

Сначала, дабы проверить актуальность и точность этой базы, я «пробил» по ней нескольких человек, которых я знал в США лично и на чьих похоронах имел несчастье присутствовать, включая трех моих родственников. Все они в этой базе нашлись.

Тогда я решил провести ту же самую операцию для экипажа и пассажиров всех четырех рейсов согласно официальному (по крайней мере, одному из них) списку. Результаты меня несколько озадачили.

Номер рейса	Экипаж – в SSDI / на борту	Пассажиры – в SSDI / на борту	Всего – в SSDI / на борту
AA11	1 / 11	19 / 81	20 / 92
UA175	3 / 9	13 / 56	16 / 65
AA77	1 / 7	14 / 58	15 / 65
UA93	0 / 7	6 / 38	6 / 45
<i>Итого</i>	5 / 34	52 / 233	57 / 267

В базе данных оказалось лишь чуть больше пятой части из всех тех, кто по официальным данным должен был погибнуть в самолетах 11 сентября 2001 года (57 человек из 267). Где остальные?

Справедливости ради следует заметить, что хотя наличие записи на человека в базе SSDI гарантированно означает, что его нет в живых, отсутствие такой записи еще не значит, что он стопроцентно жив. Однако, даже учитывая погрешность, количество имен, найденных в базе данных невероятно мало. Представитель Администрации соцстрахования подтвердил, что действительно, SSDI не связан напрямую с их организацией, но при этом заметил, что он не видит причин, по которым умерший, имевший номер соцстрахования, не оказался бы в SSDI. Конечно, всегда возможны опечатки или какие-то другие непредвиденные причины, но отсюда и заявленная точность – 83 %.

И все же, мне кажется, они лукавят. По-видимому, реальный процент значительно ниже и колеблется в районе 40–50 %. Я не поленился и провел поиск пассажиров рейса 800 авиакомпании TWA, взорвавшегося над Атлантикой 17 июля 1996 года. Из 177 американцев, заявленных на борт (включая экипаж), в базе SSDI я нашел всего 81, то есть порядка 46 %. Аналогичную операцию я проделал и для рейса *American Airlines 587*, который потерпел крушение 12 ноября 2001 года. Порядок цифр оказался аналогичным – 43 %. На возможные ошибки в моих вычислениях можно списать еще пять процентов в ту или иную сторону. И хотя это явно ниже заявленной точности, пассажиры, летевшие 11 сентября, не укладываются даже в эти рамки погрешности, более чем в два раза их перекрывая. Сколько было **реальных** пассажиров 11 сентября? Если исходить из этих вычислений, то раза в два меньше заявленного количества.

Существует также предположение, что умершего не заносят в эту базу, пока его родственники получают

компенсацию по социальному страхованию (либо заносят, но отфильтровывают в поисковых запросах). Однако даже если это и объясняет низкий процент найденных в SSDI личностей вообще, то никак не проливает свет на такое различие между погибшими 11 сентября и 12 ноября 2001 года.

22 сентября 2001 года президент Буш подписал акт, согласно которому был установлен так называемый Фонд компенсации жертвам терактов, получивший в народе второе название – фонд «возьми деньги и заткнись». По сути, этот фонд выплачивал денежную компенсацию семьям погибших в обмен на молчание в отношении любых событий этой даты. Кроме того, принявшие компенсацию, согласно акту, теряли всякое право судиться с авиакомпаниями или правительством США по какому бы то ни было поводу. Это, с одной стороны, непосредственно предохраняло авиакомпании от многочисленных судебных исков, которые непременно последовали бы. С другой стороны (и это гораздо важнее!) помимо прямых убытков для авиакомпаний, подобные судебные процессы грозили открыть множество очень нежелательной информации. Нежелательной, разумеется, для тех, кто этот акт подписал. Ведь можно не сомневаться, что армия юристов, вооружившись метровой высоты стопками ордеров и повесток, стала бы переворачивать каждый камешек, запрашивать записи и письменные расшифровки всех переговоров, равно как и огромное количество прочих документов, которые разбирались бы буквально по буквам (простите за тавтологию), а также под присягой допрашивать свидетелей, сотрудников авиакомпаний, авиадиспетчеров и правительственных работников. Все это неминуемо означало бы проведение по-настоящему независимого расследования, которое бы вскрыло нарыв правительственной лжи и фальши и вытащило правду на свет божий. Нет, этого допустить нельзя никак – себе дороже выйдет, причем с необратимыми последствиями. Нужно откупиться. Причем скупиться и даже

экономить здесь совершенно нецелесообразно. Этот ящик Пандоры необходимо сохранить закрытым любой ценой!

По данным отчета этого «фонда молчания», 98% потерявших родных 11 сентября клюнули на щедрое предложение властей. Это и неудивительно, учитывая, что средняя сумма одной компенсации составляла 1,8 миллионов долларов! Однако дальше снова начинается занимательная арифметика. В разбивке по рейсам приводятся следующие цифры получивших компенсации: *AA11* – 65 человек, *UA175* – 46 человек, *AA77* – 33 человека, *UA93* – 25 человек. Итого: $65 + 46 + 33 + 25 = 169$ человек из 267. Это всего 63 % от общего числа. Где остальные 35 %?

Сопоставляя эти данные с полученными из базы SSDI, я все больше склоняюсь к мнению, что как минимум часть «пассажиров» (как и «террористов») – имена вымышленные. Мертвые души. Вернее, просто фантомы...

Знание – сила!

Террористические атаки 11 сентября 2001 года были с высоких трибун названы вероломными, неожиданными и трусливыми. Из уст прятавшегося по школам и бункерам Буша особенно уместно звучали пассажи про трусливые атаки в исполнении людей, пожертвовавших собой во имя неких высших целей, каким бы безумными эти цели ни казались. Правда, теперь мы знаем, что это все равно не соответствует действительности.

Как можно догадаться, не являлись атаки 11 сентября и неожиданными. И пусть даже было проведено формальное «расследование», в результате которого американские спецслужбы подверглись критике и обвинению в том, что они проглядели теракты, несмотря на очевидные знаки от различных террористских ячеек, и так далее. При этом, что удивительно, ни один высокий чин не был уволен со своего поста. Теперь уже очевидно, что проведенные расследования – не более чем дымовая завеса, эффектный трюк, отвлекающий внимание от истинных причин и предпосылок, поскольку арабские террористы никакого отношения к событиям 11 сентября не имели.

В отличие от большинства официальных источников, ругающих правительство и спецслужбы США за **бездействие**, я хочу зайти с другой стороны и посвятить данную главу именно **действиям**. Причем действием совершенно определенной направленности, которые однозначно дают понять, что очень многие знали или, по крайней мере, догадывались о грядущих событиях.

Американские горки на фондовой бирже

Одной из основных улик является очень нетипичная, если не сказать подозрительная, активность на фондовой бирже в преддверие 11 сентября. Но прежде чем приступить к анализу ситуации, попробуем немного разобраться в финансово-биржевой терминологии. В частности, нас интересует такое понятие как опцион. Опцион (option) – это своего рода финансовый контракт, дающий право в будущем купить или продать некий актив по заранее установленной цене, которая называется премией. Пут-опцион (put option) – это право продать актив или отказаться от его продажи. Соответственно, колл-опцион (call option) – право купить актив или отказаться от его покупки. Каждый из двух видов опциона можно либо купить, либо продать. Купить пут-опцион означает купить право продать актив или отказаться от его продажи в будущем. **Инвестор приобретает пут-опцион, если ожидает падения курсовой стоимости актива.** Собственно, ради последней фразы я и городил весь этот огород с терминологией. Говоря простым языком, если я предполагаю падение стоимости некоего актива, то я покупаю пут-опцион на него, и это дает мне прибыль в случае последующего реального падения данного актива ниже определенной планки. Аналогично, если я ожидаю роста стоимости актива, я покупаю на него колл-опцион.

События 11 сентября 2001 года не могли не отразиться на фондовой бирже. В первую очередь отреагировали акции фирм, непосредственно связанных с этими событиями и с их прямыми последствиями: это авиакомпании *United* и *American*; страховые компании; фирмы, располагавшиеся в ВТЦ; а также производители вооружения и боеприпасов, которые использовались в последовавших войнах в Афганистане и Ираке. Рассмотрим этих игроков подробнее.

Авиакомпании. Стоимость акции *United Airlines* после 11 сентября упала с \$ 30,82 до \$ 17,50 – более чем на 43 %. Акции *American Airlines* упали с \$ 29,70 до \$ 18,00 – это почти 40 %.

Страховые компании. *Munich Re of Germany* потерпел убытков на сумму около 2 миллиардов долларов, *AXA Group of France* потерял 0,55 миллиардов долларов, а *Swiss Re of Switzerland* лишился 1,2 миллиардов фунтов стерлингов.

Финансовые компании Манхэттена. Головной офис компании *Morgan Stanley* занимал 22 этажа в северной башне ВТЦ. После 11 сентября его акции потеряли 13 %. *Merrill-Lynch* имел центральный офис рядом с «близнецами», его акции упали на 11,5 %. *Bank of America*, «проживавший» в ВТЦ, также потерял 11,5 % стоимости акций, которые упали до \$ 51.

Производители вооружения. Акции фирмы *Raytheon*, производящей реактивные снаряды *Патриот* и *Томагавк*, сразу после событий 11 сентября подскочили почти на 37 % до отметки \$ 34,04.

Пока все вроде бы логично. Если бы не одно «но». В дни, предшествовавшие 11 сентября, целенаправленная активность на бирже однозначно дает понять, что кое-кто очень хорошо знал о готовящихся «терактах». Вспомним теперь, что пут-опцион покупают при ожидаемом падении актива, а колл-опцион – при ожидаемом росте. Обычно, в отсутствие экстраординарных обстоятельств, соотношение пут- и колл-опционов меньше единицы, и величина в 0,8 считается нормальным значением. К примеру, на 17 мая 2008 года, когда я пишу эти строки, соотношение пут- и колл-опционов для корпорации *Боинг* составляет 0,86. Теперь в свете всего выше сказанного предлагаю вашему вниманию следующую информацию.

Associated Press от 18 сентября пишет, что 6 и 7 сентября было приобретено 4744 пут-опционов против 396 колл-

опционов авиакомпании *United*. Это соотношение 12:1. 10 сентября для авиакомпании *American* отмечена покупка 4516 пут-опционов против 748 колл-опционов – это 6:1. Кроме того, 7 сентября отмечена покупка 27 294 пут-опционов корпорации *Боинг*, что более чем в пять раз превышает среднее значение за 2001 год.

CBS News в репортаже от 26 сентября 2001 года отмечает, что для *United* в период с 6 по 10 сентября отмечен 90-кратный скачок в количестве пут-опционов и 285-кратный (!) на день 6 сентября. По *American* 10 сентября отмечен 60-кратный скачок в количестве пут-опционов по сравнению с обычным днем.

Bloomberg News от 6 декабря 2001 года пишет:

[За три дня до терактов] для *American* и *United* количество пут-опционов, которые становятся прибыльными при падении актива ниже \$ 30, взлетело в 285 раз по сравнению со средним значением к этому моменту.

Ни для одной другой авиакомпании подобной активности не наблюдалось.

Чикагская опционная биржа сообщает о 27-кратном увеличении количества приобретенных пут-опционов *Morgan Stanley*. При среднем значении всего 27 в день, в течение трех дней перед 11 сентября их количество составило 2 157. В 12 раз выросло и количество пут-опционов для *Merrill-Lynch* – 12 215 в течение 4 дней перед 11 сентября против среднего значения 252 в день.

Bloomberg News отмечает покупку 5 900 пут-опционов банка *Bank of America* за 6 и 7 сентября, что почти в пять раз превышает обычный уровень.

Что касается компании *Raytheon*, здорово поднявшейся в результате «терактов», то на нее за 10 сентября было приобретено 232 колл-опционов, что в шесть раз выше среднего значения к тому моменту.

И, наконец, *Wall Street Journal* пишет 2 октября, что накануне террористических атак в необычайно больших количествах скупались пятилетние казначейские билеты, которые после 11 сентября сильно поднялись в цене:

Пятилетние казначейские билеты являются лучшим инвестированием в случае мирового кризиса, особенно если он затрагивает США. Эти билеты ценятся за надежность и субсидирование правительством США и обычно крепнут, когда инвесторы начинают избегать более рискованных видов инвестирования, таких как акции... Ценность казначейских билетов резко выросла после событий 11 сентября.

Очевидно, что кто-то обладал инсайдерской информацией о готовящихся «терактах» и здорово на ней обогатился. По некоторым оценкам, общая сумма прибыли, полученной на подобных сделках, составила от 10 до 15 миллиардов долларов! Правда, около двух с половиной миллионов из них до сих пор остались не востребованными. Возможно, по какой-то причине их просто не успели своевременно оприходовать, а когда началось расследование подозрительной активности, риск стал слишком велик, поскольку любое резкое и даже просто неосторожное движение со стороны этих инвесторов моментально привело бы к их разоблачению.

Вам наверняка интересно, что же на этот счет имеет-таки сказать комиссия Кина? А она в своем репертуаре! По аналогии с противоречивыми рассуждениями про Хани Ханжура отчет сначала признает подозрительность этих биржевых сделок, но тут же, ничтоже сумняшеся, добавляет:

Дальнейшее расследование показало, что эти торги не имеют никакого отношения к событиям 11 сентября.

Этот блестящий вывод кинолцы-зеликовцы сделали из еще одного своего утверждения:

...один-единственный американский инвестор, не имеющий каких-либо связей с аль-Каеда, приобрел 95 процентов всех пут-опционов авиакомпании *United*.

Понять замысловатую логику комиссии Кина пытается и Дэйвид Гриффин:

Ход рассуждений, приведший к такому выводу, получается приблизительно следующим:

1. Аль-Каеда спланировала и осуществила атаки 11 сентября.

2. Ни одно другое лицо или организация не принимали участие в атаках и заранее не знали о них.

3. Покупатель пут-опционов *United* никак не связан с аль-Каеда.

4. Таким образом, покупатель не мог ничего знать о готовящихся атаках.

Именно так, на голубом глазу! Согласно этой «логике», покупатель мог получить предупреждение **только** от аль-Каеда и больше ни от кого. А коль скоро он с аль-Каеда не связан, значит и предупреждений он не получал. А то, что наш таинственный телепат скупил 95 % пут-опционов – так это чистой воды случайность! Вожжа ему попала под хвост накануне терактов. Или видение приключилось. Или добрая фея шепнула на ушко...

Однако скачок финансовой активности наблюдался не только на бирже. Агентство *Reuters* 16 декабря 2001 года рассказало о том, что за считанные минуты до того, как самолеты врезались в башни ВТЦ, было отмечено огромное количество операций с кредитными картами, произведенных посредством компьютеров в башнях-близнецах. Немецкая фирма *Convar*, одна из наиболее продвинутых в мире по части восстановления данных благодаря особой лазерной технологии, используемой в процессе, получила львиную долю контрактов по работе с жесткими дисками, обнаруженными на месте падения башен. С соблюдением режима строжайшей конфиденциальности, разумеется.

Ричард Вагнер (Richard Wagner), один из специалистов по восстановлению данных, сказал:

Есть подозрение, что некоторые люди знали заранее о времени крушения самолетов в здания и сумели вывести суммы, превышающие 100 миллионов долларов. Они посчитали, что отследить эти операции будет невозможно.

Директор компании Питер Хеншель (Peter Henschel) развеивает эти иллюзии:

Мы были очень удивлены, что такое количество жестких дисков сохранилось в достаточно хорошем состоянии для извлечения данных. Конечно, загрязнение было сильным. Большое количество мельчайших частиц пыли под колоссальным давлением попало внутрь дисков. Но нам все же удалось восстановить 100 процентов данных на большинстве носителей, которые мы получили для обработки.

Восстановленные данные были переданы обратно в ФБР, где благополучно и почтили, поскольку о них больше ни слова с тех пор так и не было сказано. И хотя по закону ФБР обязано тщательно исследовать эти данные и выяснить, от кого и кому перечислялись столь значительные суммы, ничего подобного оно не сделало. А если и сделало, то в режиме полной секретности. К этому дню ни одна йота информации не просочилась в прессу не только с американской, но, что еще удивительнее, даже с немецкой стороны. Впрочем, чуть менее удивительным это делает тот факт, что в июне 2002 года фирму *Convar* приобрела американская компания *Kroll Inc.*, имеющая тесные связи с правительством США и являющаяся одной из старейших в стране компаний, работающих в сфере безопасности. Круг замкнулся.

Предупрежден – значит, вооружен!

В телевизионном интервью 12 сентября 2001 года представитель FEMA Том Кенни (Tom Kenney) неожиданно заявил, что их бригада спасателей прибыла в Нью-Йорк в понедельник, 10 сентября, чтобы 11-го утром приступить к работе. Вот его слова:

Мы являемся одной из первых бригад, направленных в Нью-Йорк для проведения спасательных работ. Мы прибыли поздно вечером в понедельник и начали действовать во вторник утром. Но лишь сегодня мы получили возможность начать полномасштабные работы.

Прелюбопытнейшая цитата, не правда ли? Что делало агентство по чрезвычайным ситуациям в Нью-Йорке накануне терактов? Руководство FEMA моментально попыталось опровергнуть эту информацию, назвав слова Кенни оговоркой и сославшись на то, что он перепутал дни в состоянии крайнего стресса. Однако такое объяснение вряд ли можно назвать убедительным, поскольку интервью было записано 12 сентября, и в нем упоминаются три дня: «понедельник», «вторник» и «сегодня». А раз «сегодня» – это 12 сентября, то два других дня являются, соответственно, 10 и 11 сентября, понедельник и вторник. Как ни крути, здесь даже места для интерпретации не остается!

Однако апологеты официальной теории заговора не унимались, проявив поистине чудеса изворотливости. 27 ноября 2002 года *WorldNetDaily* привел цитату Дэвви Кидд (Devvy Kidd), бывшей главы Института Уолласа, которая перешеголяла всех:

Это интервью было записано 13-го сентября, спустя два дня после происшествия...

Во как, уже **13-го!** Так и хочется спросить: «Кто больше?» Далее Кидд утверждает, что у Кенни под влиянием

все того же стресса несколько дней перемешались и практически слились в один...

И тут снова вмешался высокий чин и все испортил. На этот раз лавры Ларри Сильверстайна не дали покоя мэру Нью-Йорка Рудольфу Джулиани, который во время слушаний заявил комиссии Кина следующее:

...Причал 92 был выбран в качестве командного центра, поскольку 12 сентября там планировались учения... готовности к биохимической атаке... Главный вопрос – почему FEMA отрицает свое присутствие там до 11 сентября, не упомянув учений?.. Эти вопросы нуждаются в ответах, поскольку изначальные подозрения тех, кто слышал заявление Тома Кенни, были однозначно подтверждены. Случайное присутствие FEMA в Нью-Йорке на причале 92, который стал командным центром на время спасательной операции, вызывает тревогу. Серьезная комиссия давно бы подняла этот вопрос!

Похоже, Руди сболтнул лишнего? Лишнего настолько, что его показания комиссия Кина сочла «бесполезными» и полностью проигнорировала, просто не включив в свой отчет. Лично я далек от мысли, что в FEMA работают ясновидящие. А эти учения – кто их знает, не были ли они лишь прикрытием, обеспечивавшим повод для присутствия FEMA в Нью-Йорке накануне часа X? Или все же FEMA там находилось, заранее зная о готовящихся «терактах», а Том Кенни именно под влиянием того самого стресса по неосторожности и рубанул правду-матку? Да кто их там, в конце концов, разберет, но ведь снова (уже в который раз!) не могут между собой договориться два ведомства! И чему верить?

Помимо всего прочего, о готовящихся «терактах» были предупреждены многие правительственные работники, бизнес-элита и даже простые служащие.

Newsweek 24 сентября 2001 года пишет:

10 сентября нам стало известно, что группа служащих Пентагона внезапно отменила все свои перелеты на следующее утро, по-видимому, из соображений безопасности.

1 февраля 2002 года *San Francisco Business Times* сообщила, что группа бизнесменов, обычно находящихся в своих офисах в ВТЦ, утром 11 сентября проводила совещание... на базе ВВС США Оффут в Небраске. Любопытно, что это та же самая оснащенная подземным командным центром база, куда чуть позже отправился прятаться от «трусливых» атак бравый президент Буш. Еще одно совпадение? Ой ли!

По сообщениям газеты *San Francisco Gate* от 12 сентября 2001 года, мэр Сан-Франциско Уилли Браун (Willie Brown) признался в том, что поздно вечером 10 сентября получил рекомендацию от службы безопасности аэропорта отменить запланированный на утро полет в Нью-Йорк. Однако служба безопасности опровергла эту информацию, уверив, что никакого предупреждения у них не было и они вообще ничего об этом не знали. 17 мая 2002 года радио *Pacifica* передало, что предупреждение Брауну поступило от... самой Кондолиззы Райс (Condoleezza Rice), советника президента США по национальной безопасности. Любопытно, что спустя несколько дней на телеканале *C-Span* она выглядела очень возмущенной. Но не тем, что ее обвинили в этом предупреждении, а тем, что сам факт ее предупреждения стал достоянием гласности.

27 сентября 2001 года *London Times* передала, что писатель Салман Рушди получил 3 сентября предупреждение отказаться от перелетов в ближайшее время:

...Разведка США предупредила о том, что «там что-то происходит», но отказалась уточнить, что именно. FAA далее подтвердило, что усилило безопасность для мистера Рушди, но также не объяснило причин.

Агентство *Ananova* 18 сентября 2001 года сообщило, что Джим Пирс (Jim Pierce), директор корпорации *AON* и двоюродный брат президента Буша, должен был присутствовать на конференции, назначенной на утро 11 сентября на 105-м этаже южной башни, где базировалась его фирма. Однако по причинам якобы слишком большого количества участников конференцию перенесли в здание гостиницы «Миллениум», через дорогу от ВТЦ.

Израильский журнал *Ha'aretz* пишет о том, что несколько работников фирмы *Odigo* за 2 часа до атаки получили соответствующие предупреждения по электронной почте. Репортер Кристофер Боллин (Christopher Bollyn) сообщает, что израильская фирма *Zim American Israeli Shipping Co* досрочно прервала договор аренды с ВТЦ и выехала из комплекса за несколько дней до катастрофы. Разрыв договора, заключенного до конца 2001 года, предположительно обошелся фирме в 50 тысяч долларов.

Наличие такого количества свидетельств говорит само за себя. Внутри госаппарата США определенно знали о грядущих событиях. Кто-то знал больше, кто-то – меньше. Но, в любом случае, этого было достаточно, чтобы предупредить нужных людей.

И напоследок не могу не привести высказывания высших чинов американской власти. В частности, Кондолиззы Райс:

Вряд ли кто-то мог предположить, что эти люди захватят самолеты и врежутся на них во Всемирный Торговый Центр.

Дональда Рамсфельда:

У нас было множество предупреждений

И пресс-секретаря Ари Флейшера (Ari Fleischer):

Никаких предупреждений не было.

И чему верить?

Порой создается впечатление, что в разросшемся подобно раковой опухоли американском госаппарате левая рука не только не знает, что делает правая, но зачастую даже не вполне осознает, что делает она сама!

Тайное не станет явным

Радетели официальной теории заговора обычно со здоровой долей сарказма спрашивают «альтернативщиков»: если эта операция была спланирована властями, то каким образом удалось сохранить ее в тайне? Ведь в заговоре должны были принимать участие сотни, если не тысячи людей! Наверняка какая-нибудь информация просочилась бы.

Это одно из самых распространенных заблуждений относительно любого заговора. Начнем с того, что у США долгая и успешная история проведения сверхсекретных операций, и спецслужбы очень хорошо знают, как заставить людей молчать. Более того, сотня и даже тысяча человек для них – это, что называется, «семечки», учитывая масштабы деяний прошлых лет. Два наиболее ярких примера – это Манхэттенский проект и Эйр Америка (Air America).

Манхэттенский проект по созданию атомной бомбы растянулся с 1941-го по 1946-й год. В нем было задействовано более 100 000 человек, работавших на 30 базах в США, Канаде и Великобритании. Несмотря на масштабность и продолжительность, проект удалось сохранить в тайне, и ни одно слово не просочилось за его пределы.

Air America – название авиакомпании, которая на протяжении 26-ти лет (с 1950-го по 1976-й год) тайно находилась в ведении ЦРУ и использовалась для войны с коммунизмом в странах юго-восточной Азии и секретных

войн США в Лаосе и Камбоджи. В середине 1960-х годов, самых интенсивных для авиакомпании, ее парк составляли более 200 самолетов, чем мог похвастаться далеко не каждый коммерческий авиаперевозчик, а количество задействованных работников насчитывало порядка 15 тысяч, многие из которых являлись иностранными гражданами. За 26 лет существования проекта общее количество служащих наверняка приближалось к тем же ста тысячам. И снова был соблюден режим строжайшей секретности. Официально *Air America* перестала существовать 30 июня 1976 года.

Ральф Рене пишет:

Рядовому человеку трудно поверить в колоссальный правительственный заговор, потому что секреты, даже маленькие, хранить трудно. Человек представляет себе тысячи задействованных людей и полагает, что невозможно заставить их молчать вечно. Но любой, кто знает про Эйр Америка, не должен удивляться, поскольку там весь персонал делился всего на два типа: **те, кто молчат, и те, кого заставили молчать.**

Как ни парадоксально, именно сложность подобных операций облегчает сохранение их в тайне. Если вдуматься, то это вполне объяснимо. Ведь чем сильнее структурирован проект и чем больше подразделений в него входит, тем меньше шансов, что сможет «выплыть» цельная информация. Применительно к нашему конкретному случаю, весь сценарий 11 сентября знали лишь несколько человек – те, кто его разрабатывал и руководил им. И можно не сомневаться, что это были проверенные и надежные люди, которые умели держать язык за зубами. Не говоря уже о том, что разглашать что-либо точно не входило в их интересы. Все остальные знали ровно столько, сколько им было положено для успешного выполнения их части миссии. Не видя полной картины, исполнители среднего и низшего звена, даже если и пытались задуматься, то вряд ли могли просчитать, для чего

они делают то, что им велено. Кроме того, существует проверенная временем и потому безотказная формулировка «национальная безопасность», где задавать лишние вопросы вообще не принято, а уж, не дай бог, что-то кому-то рассказать на стороне – это равносильно едва ли не подписанию себе смертного приговора. А более догадливых, кто был в состоянии до чего-то сам додуматься, можно всегда заставить молчать различными способами, не раз успешно опробованными в других секретных проектах.

Дэйвид Гриффин приводит пару примеров:

Многих людей можно заставить молчать одним лишь приказом, одновременно дав понять, что в случае его нарушения они будут отправлены в газовую камеру, в тюрьму или как минимум лишатся рабочего места. Если кому-то эти меры покажутся недостаточными, то можно применить угрозы их семьям. Например, так: «Джо, если ты все же решишь связаться с прессой, то я даже не знаю, кто сможет защитить твою жену и детей от какого-нибудь маньяка, разозленного сделанными тобой заявлениями...» Многие ли из скептиков, уверенных, что всегда найдутся осведомители изнутри, готовы разгласить конфиденциальную информацию, зная, что тем самым они подвергают опасности себя и свои семьи?

Кроме того, и сама пресса не горела особым желанием связываться с осведомителями. А если бы даже такое и произошло, вряд ли СМИ рискнули бы выпустить подобную информацию.

Далее Гриффин иронично замечает:

Если у США есть и другие секретные проекты на сегодняшний день, то мы о них не знаем по определению!

Один бывший агент ЦРУ так описывал методы «внушения» при проведении секретных операций:

Ваш взгляд будет всегда устремлен только вниз. Не смотрите, не разговаривайте, не признавайте никого из персонала. Вам запрещено видеть, касаться или работать с

чем-либо, не являющимся непосредственно частью вашего задания. Вы никому не скажете, не напишете и не передадите ни в каком виде время, дату, место, причину, объекты или агентства, участвующие в операции, равно как и само ее существование. Вы ничего не знаете, вы ничего не видели, вы ничего не слышали, вы ничего не делали, вас здесь не было, и для вашего же блага и блага вашей семьи и страны вы навсегда сотрете все воспоминания. Это никогда не происходило!

Данные слова, определенным образом сказанные в специально созданной обстановке, многократно повторенные, а зачастую и подкрепленные психотропными препаратами, впечатываются на уровне подсознания. И многолетний опыт это только подтверждает.

Таким образом, предположение о том, что кто-то обязательно выдал бы информацию о готовящейся операции, как минимум, иррационально. А для самых пытливых умов необходимость совершать определенные действия на всякий случай объяснялась военными учениями, которые в большом объеме проводились в северо-восточном секторе страны утром 11 сентября 2001 года.

Игра в «войнушку»

Как правило, у человека в условиях неожиданно возникшего шока обостряется восприятие, и он в такие моменты запоминает детали окружающей обстановки, на которые в обычной ситуации не обратил бы внимания.

К примеру, вряд ли вы в состоянии вспомнить, что ели на завтрак даже неделю назад, если в это время не произошло ничего экстраординарного. Однако если во время завтрака за окном кухни покажется голый зад соседа, то этот завтрак вы, скорее всего, запомните надолго (и сосед, в зависимости от вашей реакции, тоже). Помимо того, что вы клали в рот, память сохранит все, с чем ваши органы осязания в тот момент «столкнулись»: где вы сидели, в каком месте стояла солонка, во что вы были одеты, какая музыка звучала по радио, о чем вы думали, как располагался ломтик ветчины на бутерброде и даже вкус этой ветчины на языке. И затем, каждый раз соорудив бутерброд с такой же ветчиной, вы невольно будете возвращаться к данному эпизоду. Более того, это явление имеет и обратный эффект: увидев чей-то голый зад, вы с большой долей вероятности будете вспоминать тот самый злополучный завтрак.

Не дай бог вам, конечно, увидеть во время завтрака соседский зад у себя в окне, а привел я его лишь как пример, иллюстрирующий то, что в психологии называется **импринтингом**. Или по-русски – **запечатлением**. Чем сильнее испытанный шок, тем глубже импринтинг, тем дольше эти образы будут сохраняться в памяти и тем прочнее закрепятся ассоциации одного с другим. Полагаю, что каждый из нас может вспомнить хотя бы один подобный случай импринтинга в своей жизни, когда вроде бы рутинное событие под действием некой шоковой «приправы»

впечатывается в сознание в мельчайших деталях и впоследствии снова и снова всплывает в результате закрепленных ассоциаций.

Теперь, собственно, то, ради чего я развел всю эту демагогию. Когда-то я был жаворонком и начинал свой рабочий день в 7 утра. В 2001 году я еще жил в Лос-Анджелесе и 11 сентября выехал из дома около 6:30 по местному времени, когда в Нью-Йорке было 9:30. Включив радио, через несколько минут я услышал шокировавшую весь мир новость о том, что два самолета врезались в башни ВТЦ. Скромно опущу первую вырвавшуюся у меня фразу... Но я точно помню, что ехал в этот момент по Голливудскому бульвару мимо кинотеатра *Chinese*. Я запомнил, что впереди меня ехала темно-зеленая *Toyota-Королла*. Я запомнил время на электронных часах своей автомагнитолы – 6:36. Я слушал утреннее радио-шоу Рика Диза. Среди прочей информации, не имеющей отношения к теме этой главы, я отчетливо запомнил его слова о том, что по предварительным данным угнано восемь (!) пассажирских самолетов. Я это помню настолько отчетливо, словно это было вчера. Импринтинг.

Тяжело в учении...

Конечно, о восьми самолетах впоследствии никто уже не вспоминал. Всем известно, что 11 сентября было захвачено 4 самолета, которые в разное время и в разных местах потерпели крушения.

Однако не многие осведомлены о том, что утром 11 сентября проходили масштабные военные учения. Вернее, даже не учения, а военные игры, причем сразу несколько, которые совершенно запутали как гражданский, так и военный персонал.

Одной из таких игр являлась имитация биологической войны под названием «Треножник-II» (*Tripod II*). Предположительно это были те самые военные учения, из-за которых FEMA прибыло в Нью-Йорк 10 сентября и установило командный пункт на причале 92.

Еще одна операция под кодовым названием «Северная бдительность» (*Northern Vigilance*) планировалась за несколько месяцев до 11 сентября и, в числе прочего, отправила военные истребители-перехватчики в северную Канаду и на Аляску. Целью учений было отражение атак воображаемой российской эскадры бомбардировщиков. Перехватчики *F-16* с базы ВВС Эндрюс, что в 25 км от Вашингтона, были отправлены на 330 (!) километров в Северную Каролину, тем самым лишив Вашингтон части защиты. Кроме того, на экраны военных РЛС выводились изображения мнимых воздушных целей, которые для участников учений выглядели настоящими.

Операция «Бдительный страж» (*Vigilant Guardian*) предусматривала... мнимый захват террористами пассажирских лайнеров. Руководила учением подполковник Дон Дескинс (*Dawne Deskins*), офицер командования ПВО Северной Америки – NORAD (*North American Air Defense Command*). Когда ей поступило сообщение о захвате самолета, она ответила: «Это, должно быть, часть учения». Далее центр FAA в Бостоне связался с северо-восточным сектором ПВО – NEADS (*North-Eastern Air Defense Sector*), диалог с которым стал достоянием гласности, вызвав в свое время немалый резонанс:

- Нам необходимы перехватчики... помогите нам!
- Это реальная тревога или учение?
- Нет, это не учение...

В книге *Против всех врагов* (*Against All Enemies*) советник Белого дома по вопросам терроризма Ричард Кларк

(Richard Clarke) упоминает еще одну учебную операцию – «Бдительный воин» (*Vigilant Warrior*), аналогичную «Бдительному стражу», но, как следует из названия, с противоположной направленностью.

11 сентября лондонская *The Register* опубликовала по горячим следам статью Кайрен МакКарти (Kieren McCarthy), где есть такие слова:

По словам властей США, было захвачено до восьми самолетов, из которых три пока не обнаружено.

Вот отсюда, видимо, и магическая цифра, которую я услышал в то утро и которая мне не давала покоя!

В результате всех этих учений количество **захваченных** и «**захваченных**» самолетов по некоторым данным в общей сложности достигло двадцати двух! Именно столько их обнаружили локаторы NORAD в самый пик учений. Как в этой неразберихе вообще можно было отличить реальные захваты от вымышленных? Характерно, что в прессе не было ни одного упоминания об этих играх в «войнушку».

Очень показательным в этой связи стало слушание в Конгрессе 11 марта 2005 года, где уже знакомая нам сенатор Синтия МакКинни, интересовавшаяся канувшими в лету триллионами долларов, задала ряд жестких вопросов Дональду Рамсфельду и начальнику Генштаба генералу Ричарду Майерсу (Richard Myers). Предлагаю вашему вниманию один фрагмент:

МакКинни: 11 сентября проходило одновременно четыре военных игры, и я хочу знать, могли ли они ослабить нашу способность отразить атаки?

Майерс: Отвечаю: нет, не могли... более того, они усилили нашу способность отразить атаки в тот день, учитывая, что не вся ответственность за отражение атак лежала на NORAD. Ответственность была на FAA...

МакКинни: Позвольте спросить: кто руководил этими военными играми?

Рамсфельд: За них отвечал NORAD. Это были учения с командным пунктом: все военные позиции, которые обычно не заполнены, в этот момент были заполнены, поэтому переключиться от учений к реальной ситуации было легко. Иначе потребовалось бы от 30 минут до пары часов, пока все эти позиции будут заполнены и нужный персонал займет боевые посты.

Давайте подробно разберем этот диалог, из которого можно извлечь очень много любопытного.

Во-первых, Майерс не отрицал факт проведения учений 11 сентября, но заметил при этом, что **ответственность за отражение атак лежала не на военных, а на управлении гражданской авиации!** За что же тогда отвечают военные? За отражение воображаемых атак несуществующих противников? За войну с ветряными мельницами? За «черную» бухгалтерию и ее последующее уничтожение?

Во-вторых, лично меня очень позабавила аргументация Рамсфельда. Вообще-то, чтобы «переключиться от учений к реальной жизни», необходимо как минимум сначала распознать, где учения, а где реальность. Сделать это 11 сентября было несколько проблематично. Благодаря все тем же играм. Но и не только им.

В-третьих, я все еще не вижу, каким образом весь этот несусветный бардак (иначе и не скажешь!) помог **усилить** способность NORAD к отражению настоящих атак, если отражены они все равно не были!

И, наконец, в-четвертых, Рамсфельд нас пытается уверить в том, что с момента объявления экстренной ситуации до начала действий по ней обычно проходит от получаса до двух часов, которые требуются якобы для того, чтобы нужный персонал занял свои места. Это – откровенная ложь из уст министра обороны, и его позицию по остальным вопросам она усиливает примерно так же, как и военные игры «усилили» способность американских ПВО реагировать на «террористические атаки».

...Легко в бою

Особенно, когда не надо воевать, а достаточно лишь обозначить невнятное подобие каких-то действий...

Друзья мои, в начале книги я обещал вам рассказать о доблестных американских ПВО. И сейчас самое время это обещание выполнить.

У FAA, Федерального управления гражданской авиации США, существует четкое предписание последовательности действий в случае возникновения любой внештатной ситуации. К таким ситуациям относятся: потеря радиосвязи с самолетом, невыполнение пилотом команды наземной диспетчерской службы, отключение ответчика и отклонение от намеченного курса более чем на 15 градусов или 3 километра. Если авиадиспетчер не в состоянии оперативно исправить ситуацию собственными силами, он обязан немедленно проинформировать военных, которые, возможно, на своих РЛС заметят нечто, ускользнувшее от внимания гражданских служб. Если и здесь не получается решить проблему, то по тревоге поднимаются в воздух военные перехватчики для выяснения ситуации с лайнером на месте, сопровождения его, а в случае крайних обстоятельств и пресечения полета.

Кроме «экстренного протокола», описанного выше, существует еще и «протокол угона», который вступает в силу, когда с большой долей вероятности можно утверждать, что самолет захвачен террористами. У этих двух протоколов есть существенные различия. Во-первых, присудить рейсу статус «экстренный» авиадиспетчер может сам, заметив одно из четырех вышеописанных отклонений, в то время как присуждение статуса «угнанный» требует согласованных действий со стороны FAA и Пентагона, и с военными в этом случае связывается специальный координатор FAA. Во-вторых, перехватчики следуют не рядом с захваченным

самолетом, а в нескольких километрах позади него, избегая попадания в зону видимости.

Действия по «экстренному протоколу» занимают считанные минуты. По утверждению главы NORAD генерала Ральфа Эберхарта (Ralph Eberhart), оповещение NORAD о проблеме занимает около минуты, после чего в течение еще нескольких минут может быть дан приказ о вылете перехватчиков по тревоге в любую точку страны. По заявлениям ВВС США, время, необходимое перехватчикам *F-15* от момента получения приказа на вылет до достижения высоты 9 000 метров, составляет две с половиной минуты. Далее они способны развить скорость до 3 000 километров в час.

В руководстве FAA от 1998-го года есть такие слова:

Любой лайнер, демонстрирующий нестандартное поведение, в течение 10 минут обнаружит у себя на хвосте два самолета-перехватчика.

Это же подтверждает и авиадиспетчер с 11-летним стажем и опытный пилот Робин Хордон (Robin Hordon):

Система обороны NORAD находится в боевой готовности 24 часа в сутки, 7 дней в неделю, 365 дней в году... Перехватчики стоят в сквозных ангарах в начале взлетной полосы, экипажи располагаются в нескольких метрах и могут занять места в кабине через несколько мгновений, а бортмеханики содержат самолет в идеальном состоянии, обеспечивающем практически моментальную готовность к взлету... Перехватчики в состоянии взлететь спустя всего несколько минут после получения сигнала... Протокол «экстренного взлета» требует движения на предельной скорости... и последующего следования вдоль борта экстренного самолета с тем, чтобы оценить ситуацию и связаться с пилотом.

Внештатные ситуации, требующие вмешательства (чаще всего минимального) военной авиации, возникают постоянно, и эта наработанный годами схема работает

безотказно. В частности, по сообщениям NORAD, в 1999 году перехватчики вылетали 67 раз, а в 2000 году – 129 раз! Тем любопытнее, что именно 11 сентября эта система дала сбой, да еще в таких масштабах.

Первые признаки того, что с рейсом AA11 не все в порядке, обнаружили в 8:14, когда пилот не отреагировал на команду авиадиспетчера подняться на большую высоту. В это же время выяснилось, что с бортом потеряна радиосвязь. В 8:21 отключился ответчик, а в 8:28 самолет кардинально сменил курс. Таким образом, в 8:14 налицо были уже два признака экстренной ситуации, в 8:21 – три, а в 8:28 – все четыре.

Дэйвид Гриффин пишет:

Если следовать стандартной процедуре, то FAA бы оповестил NEADS не позднее 8:22, NEADS бы дал сигнал тревоги в 8:23, перехватчики были бы в воздухе не позднее 8:27, и AA11 был бы перехвачен к 8:37 – более чем за 9 минут до крушения... Даже если бы выполнение протокола заняло на несколько минут дольше, перехват все равно мог состояться.

Дополнительно замечу, что Гриффин привел достаточно пессимистичный сценарий, в котором, во-первых, сигнал от FAA поступил только после проявления **трех** признаков экстренной ситуации (8:22), а во-вторых, он отвел на весь процесс не 10, а целых 15 минут (с 8:22 до 8:37). Но даже этого не произошло. Почему?

Объяснения NORAD рисуют очень странную картину. По их версии, диспетчер из Бостона только в 8:28 оповестил командный центр FAA в Херндоне, вместо того, чтобы на 14 (или хотя бы на 7) минут раньше напрямую связаться с военными. Далее, по какой-то необъяснимой (пока) причине, в Херндоне тоже не оповестили военных, а, выждав еще 4 минуты, в 8:32 связались с центральным офисом FAA в Вашингтоне, который, в свою очередь, тоже не оповестил

или не смог оповестить военных. В конце концов, диспетчер бостонского центра, махнув рукой, напрямую связался с NEADS в 8:34, но дозвонился туда только в 8:38. И лишь в 8:52 перехватчики поднялись в воздух. К этому моменту прошло уже 6 минут после того, как самолет врезался в северную башню ВТЦ.

Таким образом, NORAD всю вину пытается переложить на FAA, сотрудники которой якобы проявили верх некомпетентности в процедуре, годами отточенной и отшлифованной до блеска доброй сотней вылетов в год. Верится с трудом, не правда ли? А если сюда еще добавить, что после такой вопиющей халатности в FAA не полетела ни одна голова, то в это верится еще меньше.

Между тем утром 11 сентября FAA провернуло **беспрецедентную** операцию, которая заключалась в срочном освобождении всего воздушного пространства США от авиационного трафика. В 9:45 руководство FAA отдало приказ о приземлении более четырех тысяч гражданских самолетов, находившихся в тот момент в воздухе. Всем пилотам были даны указания посадить самолеты в ближайшем аэропорту. Необходимо признать, что эта процедура требовала высокой слаженности и четкой координации работы всех авиадиспетчерских служб страны. Задание было с блеском исполнено: к 12:16 в воздушном пространстве США не осталось ни одного гражданского лайнера. И одновременно с этим нас пытаются убедить в некомпетентности FAA при исполнении процедуры, сотни раз отработанной и ставшей фактически **рутинной**.

Комиссия Кина аргументирует задержку реакции FAA тем, что диспетчеры следовали протоколу «угона», который занимает гораздо больше времени по сравнению с обычным «экстренным» протоколом. Проблема этой аргументации в том, что она так и не объясняет, почему диспетчер не следовал предписаниям ни в 8:14, когда экстренная ситуация

стала более чем вероятной, ни в 8:21, когда она стала совсем очевидной. Между тем информация именно об угоне самолета поступила лишь в 8:25, когда, согласно отчету комиссии Кина, угонщики объявили по салону о том, что самолет захвачен.

Этот хитрый «ход конем» официального отчета сфокусировал все внимание на протоколе угона, во всех деталях описывая его сложность и длительность, уводя читателя от простого факта: самолет к этому моменту уже 11 минут как находился в экстренном режиме, который **вообще не был отработан**. И даже если оба протокола в данном случае были применимы, действовать необходимо было по самому быстрому, то есть **экстренному**.

В августе 2006 года журналист Майкл Броннер (Michael Bronner) опубликовал в журнале *Vanity Fair* целый труд, основанный на записях, полученных им из NORAD. По большому счету, ничего принципиально нового он там не написал, а лишь подтвердил и немного расширил то, что двумя годами ранее было опубликовано в отчете комиссии Кина. И если данные и хронология в его статье действительно соответствуют полученным из NORAD записям, то эти записи являют собой еще один вопиющий образец правительственной фальшивки.

Утверждения о том, что военные узнали об угоне лишь в 8:38, не подтверждаются ни одним свидетельством, коих существует как минимум три. Еще в 2002 году телеканал *ABC* сообщил, что вскоре после 8:30 данные о возможном угоне поступили сразу на несколько пунктов NORAD. Чуть ранее в телевизионном ток-шоу на том же канале подполковник Дескинс в своем интервью заявила, что звонок поступил к ней в 8:31. Приблизительно то же самое время фигурирует и в показаниях Колина Скоггинза (Colin Scoggins), военного представителя в FAA, который утверждает, что Джо Купер (Joe Cooper), специалист по

воздушному сообщению, совершенно точно дозвонился в NEADS **раньше** 8:35. Это и был тот самый звонок, который приняла Дескинс в 8:31, когда она уточняла, является это учением или реальной тревогой.

Но как бы то ни было, перехватчики поднялись в воздух только в 8:52. Почему такая задержка? Согласно Броннеру, NEADS не выпускал самолеты, потому что они не могли обнаружить цель. Почему они не могли обнаружить цель? Броннер приводит целых две причины, одну другой краше.

Причина первая:

Экраны РЛС безнадежно устарели... Они были невероятно анахроничными по сравнению с экранами у гражданских авиаслужб.

Даже если предположить, что это так, то аргумент сам по себе абсурдный, поскольку способность засечь цель никоим образом не определяется качеством экрана, а зависит исключительно от мощности и качества самого локатора. Броннер откровенно путает два совершенно разных понятия, и Робин Хордон на это иронично замечает:

Если проблема с экранами не давала им видеть *Боинг-757*, то как они на этих же самых экранах собирались засечь маленькие самолеты, которые должны были атаковать нас во времена Холодной войны? А ведь с тех пор военные РЛС становились только лучше. И уж совершенно точно они не становились хуже, поэтому аргумент про старые и новые экраны – это сказка для идиотов.

Вторая причина, представленная Броннером, еще более, как говорил известный телегерой, «внушаить»:

Чтобы обнаружить самолет, военным диспетчерам необходим либо код ответчика, либо точные координаты самолета. Когда угонщики на AA11 выключили ответчик, диспетчеры NEADS оказались в замешательстве.

Неудивительно, что Хордон и эту аргументацию назвал бредом сивой кобылы. Он далее пишет, что нет никакой

необходимости указывать точные координаты (широту и долготу), и в течение многих лет гражданские и военные диспетчеры помогали друг другу обнаруживать авиалайнеры с помощью известных точек отсчета.

Колин Скоггинз вторит Хордону, добавляя к этому свое описание того, как он помогал NEADS вычислить рейс AA11:

Я давал им [NEADS] точное местоположение AA11 как минимум пять раз, однако они так и не опознали его... Я давал им расстояние до известной точки – они не смогли найти цель. Они запросили широту/долготу, которую я им тоже предоставил – они опять не смогли найти AA11... Я им сказал: «20 миль к югу от Олбани, движение в южном направлении со скоростью 600 узлов»... Затем еще раз, когда было уже 50 миль к югу от Олбани...

Не знаю, у кого как, а у меня из всего этого получается извлечь только один вывод: военные просто **не хотели** обнаруживать объект. Но тогда при чем здесь FAA?

Все попытки уверить нас в том, что при выключенном ответчике цель обнаружить невозможно, выглядят, по меньшей мере, нелепо. Получается, что гражданские авиадиспетчеры каким-то образом с помощью первичных локаторов сумели проследить весь путь лайнеров (настоящих или «дублеров» – в данном контексте значения не имеет), а военным сделать этого не удалось, даже после многочисленных подсказок. Именно так они объясняют выключение террористами ответчиков – чтобы их не смогли обнаружить! Очень правдоподобно!

...Вражеская воздушная эскадра собирается вторгнуться на территорию США, но при подлете к границе все бомбардировщики используют подлый прием и удар ниже пояса – они отключают ответчики! Как же теперь их найти и уничтожить? Что же делать? Это ведь нечестно! Генералы в панике, и война проиграна, не успев толком начаться...

Интересно, сами Кин и Зеликов хоть на минуту верят в тот бред, который руководимая ими комиссия изрыгнула в виде официального отчета? А Броннеру самому не смешно потом перечитывать себя любимого?

Ну да ладно, мы снова отвлеклись. Еще один насущный вопрос: почему нужно было дожидаться точных координат лайнера прежде, чем поднять в воздух перехватчики? Вот и Хордон не может этого понять:

Где такое написано, в каком протоколе и правилах, что NORAD обязан сначала найти цель? Если возникли проблемы, надо направлять перехватчики туда, где заслуживающий доверия профессионал указал наличие этих проблем, и на месте уже искать цель и разбираться!

Скоггинз дал военным достаточно четкие координаты, однако лишь в 8:43 был отдан приказ о вылете перехватчиков с базы ВВС Отис. Но сам вылет произошел только спустя 9 минут – в 8:52. На этот раз они якобы никак не могли добиться подтверждения приказа у вышестоящих инстанций. Что-то мне подсказывает, что и здесь военные вряд ли смогут в чем-то обвинить FAA.

Однако театр абсурда на этом не заканчивается. Самолеты, поднявшиеся с авиабазы Отис для перехвата рейса AA11 (уже после его крушения, что характерно), не успели перехватить даже UA175, несмотря на то, что в их распоряжении были дополнительные 17 минут! По данным NORAD, в момент крушения второго самолета в южную башню (9:03) два перехватчика F-15 находились все еще в 114 километрах от Нью-Йорка, а в районе ВТЦ они появились лишь в 9:11. Авиабаза Отис располагается в 245 километрах от Нью-Йорка. Таким образом, средняя скорость перехватчиков на пути к цели составляла:

$$245 \text{ км} / 19 \text{ мин} = 245 \text{ км} / 0,32 \text{ ч} = 766 \text{ км/ч.}$$

Почему в нарушение всех протоколов и предписаний, обязывающих перехватчики лететь с максимально

возможной скоростью (напомню, для *F-15* это 3 000 км/ч!), они ковбыляли черепашным шагом едва ли не в четверть своих возможностей? Неужели снова FAA виновато?

Представим теперь ситуацию, при которой перехватчики все же успели подняться в воздух заблаговременно и летели на предельной скорости, чтобы предотвратить крушение лайнеров в башни ВТЦ. Броннер утверждает, что они все равно ничего не смогли бы поделать, поскольку команда пресечь полет может исходить только от президента, который в тот момент находился в школе во Флориде.

Робин Хордон разбивает и эти доводы:

Если угнанный самолет движется в сторону густонаселенного района, важных военных или гражданских объектов, пилоты [перехватчиков] имеют право пресечь полет по своему усмотрению. Такой приказ при определенных условиях вступает в силу автоматически... Если пилот перехватчика увидит, что *Боинг* снижается прямо в сторону Нью-Йорка, он будет готов сбить его за много километров до города. И это безотносительно, заполнен он пассажирами или нет. Если пилот придет к заключению, что *AA11* рухнет на Нью-Йорк, я гарантирую, что он собьет его прежде, чем тот успеет врезаться в здание.

Если подобное утверждение справедливо для *AA11*, то оно вдвойне справедливо для *UA175*, поскольку первая башня к тому моменту уже подверглась атаке. И все это вместе тем более справедливо для *AA77*, который, во-первых, направлялся не куда-нибудь, а в сторону Вашингтона (столицы США на минуточку!), а во-вторых, к этому моменту обе башни в Нью-Йорке уже подверглись атакам. Согласитесь, логично предположить, что все средства ПВО уже стояли бы на ушах, а отправленные на военные учения и игры перехватчики в срочном порядке возвращены к реальности.

Ничего похожего! Наоборот, *AA77* не только повторил сценарии первых двух лайнеров, но и превзошел их по

степени идиотизма. Если *AA11*, отклонившись от курса, провел в «свободном полете» 32 минуты, а *UA175* – 21 минуту, то рейс *AA77* летел так 52 (!) минуты. Кстати, его исчезновение с радаров на целых **полчаса**, мне теперь кажется, тоже отдает душком...

Рейс *AA77* сошел с курса в 8:46, но перехватчики поднялись в воздух только спустя 44 (!) минуты. И не с находящейся всего в 15 км от Вашингтона авиабазы Эндрюс, как можно было бы ожидать, а с авиабазы Лэнгли, удаленной от столицы на 200 с лишним километров! Два перехватчика *F-16* вылетели в 9:30 и добрались до Вашингтона лишь в 9:49 – спустя 11 минут после взрыва в Пентагоне. Эти 200 км они преодолели за 19 минут, что дает нам среднюю скорость 625 км/ч – это снова чуть больше четверти от максимально возможной для этих машин скорости (2 400 км/ч). Чудеса да и только!

А маневр с разворотом на 330 градусов в непосредственной близости от Пентагона? Он же выглядел откровенным издевательством! По некоторым данным, воздушное пространство вокруг Пентагона охраняется пятью (!) сверхсовременными противоракетными комплексами, которые срабатывают автоматически в случае приближения к Пентагону объекта, не передающего дружественный сигнал IFF. Французский журналист-исследователь Тьерри Мейссан (Thierry Meysan) пишет по этому поводу:

Даже реактивный снаряд не должен был пробиться. А если говорить о большом *Боинге-757-200*, то у него просто не было бы шансов.

Однако все эти наземные средства ПВО в то утро почему-то подозрительно молчали. Вот что пишет об этом бывший аналитик ЦРУ, пожелавший сохранить инкогнито:

Пентагон **окружен ракетными комплексами**, оборудованными автозапуском. Видимо, кто-то вручную отключил у них систему опознавания «свой-чужой» (IFF),

иначе лайнер был бы разнесен на мелкие кусочки **зادолго** до достижения цели – ведь системы IFF **никогда** не устанавливаются на гражданские самолеты, и поэтому опознанными как «свои» они быть не могут.

К этому я бы еще добавил, что если самолет был военным (например, «дублером»), на нем вполне могла быть установлена система, передающая дружественный сигнал IFF, способный «усыпить» наземную защиту Пентагона. И хотя я не готов со стопроцентной уверенностью утверждать, что Пентагон действительно находился под охраной такой **автоматической** системы (добытые мной сведения на этот счет довольно противоречивы), ФБР **вообще** отрицает наличие какой бы то ни было противоздушной защиты Пентагона! С тем же успехом они могли бы пытаться отрицать наличие в США службы ПВО как таковой. Впрочем, по состоянию на 11 сентября 2001 года это было не так уж и далеко от истины...

Итак, главными тормозами, если не сказать хуже, в процессе оперативного реагирования 11 сентября являлись NORAD и Пентагон. Несмотря на отчаянные попытки спихнуть вину на FAA, военные «уши» торчат отовсюду и видны на каждом этапе операции. И отнюдь не случайно.

1 июня 2001 года просуществовавший более пятидесяти лет и многократно и с успехом «обкатанный» протокол действий в экстренных ситуациях был неожиданно изменен. Начальник генштаба издал директиву CJCSI 3610.01A, которая ввела новые правила, согласно которым все действия по перехвату теперь должны в обязательном порядке согласовываться с Пентагоном. Если до этого гражданский диспетчер мог сам связаться с NORAD и, сообщив об экстренной ситуации, запросить помощь, то теперь необходимо было все согласовывать с Рамсфельдом и Ко. Что означает поставить еще одного человека в середину этой

цепочки быстрого реагирования, которая должна быть **минимальной**, очень красочно описывает Робин Хордон:

Вставить Рамми (*Рамсфельда – В.Ф.*) между гражданскими и военными диспетчерами с целью получения разрешения на вылет перехватчиков по тревоге сродни тому, как если бы пилот, у которого в полете отказал двигатель, прежде чем принять экстренные меры, связывался бы с изготовителем самолета и просил разрешение произвести необходимые действия... Мы все знаем, что экстренные ситуации могут возникать, и они требуют действий **немедленно, здесь и сейчас**, а не когда кто-то соберется с мыслями и позволит их произвести... Рамми прекрасно понимал, что произошло бы, останься протокол прежним. Перехватчики вылетели бы мгновенно, и через 10 минут все было бы кончено. Никаких крушений, никакой войны, никаких дивидендов для его ведомства, никакой поддержки для президента, никаких «презентов» для его богатеньких друзей-военных... Поэтому он должен был вставить Пентагон между FAA и NORAD, что и было достигнуто изменением протокола.

Здесь я бы уточнил, что изменение протокола являлось, скорее, лишь некоей дополнительной «подстраховкой», хоть и немаловажной, поскольку NORAD и без того всячески замедлял процесс перехвата. Только теперь они тормозили его уже совместно, дабы гарантировать результат.

Наиболее наглядно демонстрируют эту новую систему в действии показания министра транспорта Нормана Минеты (Norman Mineta) во время слушаний комиссией Кина 23 мая 2003 года. Он рассказал, что находился в президентском экстренном оперативном центре под Белым домом вместе с вице-президентом Ричардом Чейни, когда приблизительно в 9:25 произошел один любопытный эпизод:

Когда самолет приближался к Пентагону, один молодой человек периодически заходил и сообщал вице-президенту: «Самолет [рейс 77] находится в 50-ти милях» [от Вашингтона], «Самолет находится в 30-ти милях»... Когда

дело дошло до «Самолет находится в 10-ти милях», молодой человек также спросил у вице-президента: «Приказ все еще в силе?». Тогда вице-президент повернул голову и сказал: «Конечно, приказ все еще в силе! Разве вы слышали о его отмене?»

Что именно это был за приказ, Минета не знает, поскольку спустился в оперативный центр всего за пять минут до описанного эпизода. Но оценивая ситуацию в целом, можно догадаться. И хотя Чейни потом утверждал, что речь шла о приказе сбить самолет, есть все основания полагать, что распоряжение заключалось как раз в обратном – **не сбивать** его. Помимо того, что самолет так и не был уничтожен, в пользу этого предположения говорит и реакция молодого человека, которому отданный ранее приказ показался настолько странным и нелогичным, что он несколько раз его переспрашивал и уточнял.

Между прочим, официальный отчет комиссии Кина ни словом не обмолвился об этих важнейших показаниях Нормана Минеты. Кто бы сомневался...

К этому моменту должно быть очевидным, что полное фиаско американских ПВО 11 сентября было умышленным и спланированным и, вероятнее всего, стало результатом негласного приказа о всеобщем военном отбое, чему подтверждений предостаточно. Во-первых, часть боевых самолетов была отправлена за много километров на сомнительные учения и военные игры. Во-вторых, новый протокол, принятый всего за 2 месяца до сентябрьских событий, теперь требовал каждый чих и пук согласовывать с Пентагоном, которому для затягивания времени достаточно было просто не отвечать на звонки. Показательным в этом плане стал рейс AA11, когда гражданский авиадиспетчер, по-видимому, отчаявшись добиться от начальства контакта с Пентагоном, решил следовать старому протоколу и лично связался с NEADS. Что, впрочем, ситуацию все равно не

спасло, поскольку сам NORAD всячески тормозил процесс вылета перехватчиков – это в-третьих. В-четвертых, сами перехватчики, наконец-то поднятые по тревоге, плелись еле-еле, словно старые клячи. И в-пятых, наземные средства ПВО, охраняющие воздушное пространство Вашингтона, находились в состоянии глубокого летаргического сна. И все это в течение нескольких часов одного утра!

Друзья мои, думаю, вы со мной согласитесь: все описанное выше четко укладывается в одно-единственное и меткое определение – **саботаж**.

Отдельно стоит сказать о рейсе *UA93*. Несмотря на определенные аналогии, он все же некоторым образом отличается от своих «собратьев» по несчастью.

Как уже отмечалось, существуют определенные основания полагать, что рейс *UA93* мог быть сбит. Но вот ведь в чем парадокс: если комиссия Кина и вторящий ей Майкл Броннер приложили максимум усилий, чтобы объяснить, почему военные **не** перехватили лайнеры, выполнявшие рейсы *AA11*, *UA175* и *AA77*, то в случае *UA93* усилия были направлены в обратную сторону, а именно попытаться скрыть тот факт, что *UA93*, по всей видимости, был успешно перехвачен. И это несмотря на то, что Чейни лично отдал приказ пресечь полет рейса *UA93*! Однако комиссия Кина вместо того, чтобы привести какие-то свои доводы, просто-напросто переписала хронологию событий, окружавших этот рейс.

Согласно официальному отчету, военные узнали о проблемах с рейсом *UA93* лишь в 10:07 – это спустя 40 (!) минут после того, как пропала радиосвязь с лайнером, через 20 минут после взрыва в Пентагоне и на минуту позже «крушения» самого *UA93*. Вы себе можете такое представить? Ситуация просто анекдотичная – с каждым последующим «угоном» время реагирования увеличивалось, а готовность ПВО и ВВС оказывалась даже не ниже

плинтуса, а ниже уровня городской канализации! Говоря простым языком, я в это тупо не верю. Что-то здесь не вяжется.

Далее отчет комиссии Кина сообщает о том, что Чейни, по его собственным словам, связался с президентом Бушем сразу после того, как появился в оперативном центре, то есть за пару минут до 10:00. В этой беседе он якобы получил авторизацию на пресечение полета. Это дает нам понять, что в 10:00 Чейни уже точно знал об угоне рейса *UA93*. Между 10:10 и 10:15 вице-президент отдал приказ пресечь полет, все еще не зная о том, что самолет уже несколько минут как рухнул в Шенксвиле. Фантастика! После этого Чейни снова переговорил с Бушем в 10:18. При этом Броннер настаивает на том, что авторизация на пресечение полета была получена вице-президентом только во время его второго разговора, то есть в 10:18. И чему верить?

А ничему. Все это уже неважно, поскольку и то, и другое время – чистой воды фикция. Чейни утверждал, что он первый раз связался с Бушем, как только спустился в оперативный центр в районе 10 часов. Но вернемся к показаниям Нормана Минеты, который описывал эпизод с участием Чейни, имевший место в оперативном центре уже в 9:25! И даже если предположить, что министр ошибся на несколько минут, этот эпизод совершенно точно произошел до взрыва в Пентагоне, то есть раньше 9:37.

Комиссия Кина, похоже, просто сдвинула хронологию приблизительно на полчаса. И если мы эти полчаса вычтем, то неожиданно все сразу встает на свои места! Во-первых, время оповещения о проблемах с рейсом *UA93* сводится к 10 минутам. Конечно, и это слишком долго, но по сравнению с 40 минутами и на фоне всего происходившего в то утро это уже почти приемлемый и гораздо более правдоподобный показатель. Во-вторых, упомянутый нами ранее Ричард Кларк утверждает, что он получил приказ о пресечении

полета между 9:45 и 9:55, в то время как комиссия Кина почему-то считает, что приказ был ему отдан в 10:25. И в-третьих, это вполне соответствует временным рамкам последних минут полета лайнера и свидетельствам очевидцев.

А теперь вопрос дня. Если военные действительно сбили рейс *UA93*, который, согласно официальной теории заговора, направлялся в Вашингтон с целью поразить одну из стратегических целей или некий символ страны, значит, они справились со своей задачей: предотвратили еще один теракт и, по крайней мере, единственный раз (из четырех!) в тот день сработали так, как следовало. И должны гордиться собой.

Однако на деле все происходит с точностью до наоборот: они тщательно пытаются это скрыть и опутывают события, связанные с рейсом *UA93*, паутиной лжи, по ходу дела даже переписывая хронологию. Зачем и почему? Не я один задавался этим вопросом, и даже Дэйвид Гриффин капитулировал, просто заявив, что он не знает. Я тоже не знаю, но у меня на этот счет есть только одно предположение, и других причин для сокрытия правды я просто не вижу: над Пенсильванией было сбито что-то, не являвшееся рейсом *UA93*.

Кровавый спектакль

В процессе сбора материалов для этой книги и далее уже непосредственно по ходу ее написания мне необходимо было решить одну дилемму, каким образом излагать этот материал. Варианта у меня было два.

Первый вариант – логический. Для этого надо было выбрать отправную точку и, начиная с нее, раскручивать весь клубок событий.

Второй вариант – хронологический. Его в конечном итоге я и выбрал, нарушив «правила» лишь однажды, когда описывал события в Вашингтоне.

Насколько выбранный мной способ изложения оправдал себя, судить не мне. Но даже если я и оказался неправ, то постараюсь в данной главе сей огрех исправить.

Логическая цепочка

В предисловии я отмечал, что из всех событий 11 сентября именно падение башен-близнецов мне показалось наиболее странным. Видимо, мое техническое образование и породило интуитивное недоверие к полному обрушению зданий из-за пожара, пусть даже возникшего в результате удара самолета. Это, в конце концов, и сыграло ключевую роль, поскольку именно данный момент является **отправной точкой**, с которой и начинается логическая цепочка. Именно на этом моменте завязано все остальное. Сейчас поясню, что я имею в виду.

Официальная теория заговора гласит, что башни рухнули в результате пожаров от ударов в них самолетов, управляемых террористами-смертниками. Однако если

башни были снесены серией взрывов, значит, этот снос планировался заранее. Конечно, можно предположить, что террористы-смертники по какому-то невероятному совпадению влетели именно в те здания, которые были подготовлены к сносу. Или, например, что террористы заранее узнали о запланированном сносе «близнецов» и именно с таким расчетом выполнили свои теракты. Я даже знаю точно, кому эта мысль придется по душе – сильверстайновским аналитикам! Но что-то мне подсказывает, что вероятность подобного развития событий ничтожно мала. Соответственно, самолеты никакого отношения к падению башен не имели. А раз так, то они лишь играли роль отвлекающего маневра, являясь, по сути, не более чем бутафорией, декорацией к спектаклю. Следовательно, и арабские террористы-смертники здесь совершенно ни при чем. Видите, как все просто?

Вряд ли у кого-то могут возникнуть сомнения и в том, что все события 11 сентября тесно связаны между собой и координировались одним и тем же «центром». Отсюда мы заключаем, что коль скоро террористы были ни при чем, значит, и другие два самолета являлись аналогичными декорациями к тому же спектаклю. Но если в Нью-Йорке они требовались, чтобы сымитировать удаление экономического геморроя в виде башен-близнецов, а заодно и ВТЦ-7 с компроматами, сказочно обогатив при этом дедушку Ларри, то в Вашингтоне *Боинг* стал отвлекающим маневром для уничтожения финансовых следов пропавших триллионов. Назначение четвертого лайнера мне пока не совсем понятно. Вполне возможно, что одна из его ролей заключалась в придании некой легитимности и разнообразия всему спектаклю – мол, здесь пассажиры не ступшевались и героически спасли свою столицу от террористов! Правда, сдается мне, роль эта все равно провалилась.

Известно, что сила любой цепочки, в том числе и логической, измеряется ее самым слабым звеном, которое достаточно разбить для разрушения всей связи. В «логике» официальной теории заговора 11 сентября слабое звено очевидно – это разрушение башен-близнецов. А поскольку самое слабо звено этой цепочки одновременно является и ее отправной точкой, то всю правительственную теорию с чистой совестью теперь можно похерить. Тем более, что разбитым в итоге оказалось не только это звено.

Занавес!

К этому моменту мы подробно рассмотрели в отдельности каждый эпизод событий 11 сентября. Теперь попробуем все это собрать вместе и воссоздать полностью все шоу, разыгравшееся на наших глазах утром вторника, 11 сентября 2001 года.

Начнем с общей схемы маршрутов всех четырех лайнеров, оказавшихся участниками трагических событий (рис. 69).

Еще раз пройдемся по ним.

AA11: *A-B-C-D-E*

UA175: *A-D-G-H-E*

AA77: *L-M-N*

UA93: *F-H-I-J-K*

Кроме того, на карте обозначены: *V* – база ВВС Отис, *W* – Кливленд, *X* – база ВВС Гриффис, *Y* – база ВВС Стьюарт, *Z* – Аллентаун (Куин-сити). Светлые участки – это зоны слабого сигнала первичного локатора или его отсутствия.

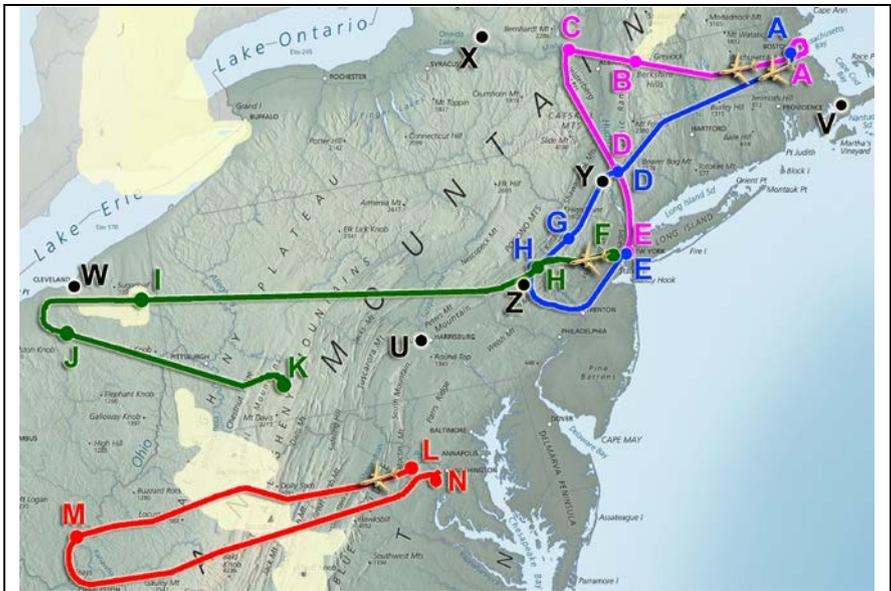


Рис. 69. Схема движения самолетов 11 сентября 2001 года

Хронологию для большей наглядности я сначала изображу в виде таблицы, поскольку в ней видна масса потрясающих совпадений по времени различных событий.

Время	AA11	UA175	AA77	UA93	Примечания
07:59	Взлет (A)				Противоречит базе BTS
08:01				Взлет (F)	По данным базы BTS
08:14	Потеря радиосвязи	Взлет (A)			
08:20			Взлет (L)		Противоречит базе BTS
08:21	Отключение ответчика (B)				
08:26	Поворот на юг (C)				
08:39	Встреча с UA175 (D)	Встреча с AA11 (D)			Авиабазы Стюарт
08:42		Потеря радиосвязи		Взлет (F)	По данным NTSB

08:46	Крушение в ВТЦ-1 (E)	Смена кода ответчика (G)	Первое отклонение от курса		
08:51		Встреча с UA93 (H)		Встреча с UA175 (H)	Аллентаун
08:55-08:56			Разворот, отключение ответчика, исчезновение с РЛС (M)		
09:02		Крушение в ВТЦ-2 (E)			
09:28				Отклонение от курса (I)	
09:37			Взрыв в Пентагоне (N)		
09:40				Отключение ответчика (J)	
10:06				Взрыв в Шенксвиле (K)	
10:45				Приземление в Кливленде	Возможное

Теперь позволю себе дополнить и расширить приведенную таблицу и высказать свое предположение относительно событий 11 сентября. Описанный ниже сценарий – это исключительно **мое** видение ситуации, если хотите, **моя теория заговора** – в противовес **официальной** теории заговора.

Итак, по официальным данным, рейс A111 вылетел в 7:59, однако база Управления транспортной статистики BTS однозначно свидетельствует о том, что такой рейс в то утро вообще не взлетал. Напомню, что данные для BTS предоставляются авиакомпаниями, а отслеживает рейс изначально FAA. Другими словами, из Бостона вылетел некий *Боинг-767*, который FAA идентифицировало как рейс A111, но который на самом деле им не являлся. С точки зрения авиакомпании это означает, что его либо отменили, либо он вообще не был запланирован. Это косвенно

подтверждается и показаниями многих пассажиров, которые, будучи обладателями билетов на *AA11*, в последний момент оказались не у дел. Также сообщается о невероятном взлете цен на билеты именно на *AA11*, что склонило пассажиров приобрести билеты на другой рейс, либо вообще отказаться от полета. Теперь сопоставим это с тем, что другой рейс по точно такому же маршруту, Бостон – Лос-Анджелес, хоть и другой авиакомпании, вылетал всего лишь через 15 минут. Полагаю, что многие пассажиры, не попавшие на рейс *AA11*, вполне могли оказаться на борту *UA175*. А тем, кто прибыл в аэропорт с билетами на рейс *AA11*, могли сообщить, что из-за технических проблем, которые не удастся решить в ближайшее время, рейс отменен, а в качестве компенсации предложили *UA175*. Так называемый рейс *AA11* тем временем взлетел порожняком: формально для *American Airlines* он не состоялся, в то время как FAA его идентифицировало как вполне реальный.

Теперь обратимся к схеме на рис. 69. В точке *B* у *AA11* отключается ответчик. И здесь же проходит зона потери сигнала первичного локатора, которая простирается на много километров на север. Другими словами, если бы в этой точке появился еще один самолет, идущий тем же курсом, но чуть-чуть на другой высоте, ни один первичный локатор его бы не засек. Я полагаю, что этот еще один самолет действительно там появился с севера и был радиоуправляемым «дублером» – назовем его *AA11-Д*. Далее оба лайнера тандемом долетают до точки *C*. Поскольку ответчик у *AA11* выключен, а оба самолета летят достаточно близко друг к другу, один под другим, на экране РЛС они сольются в одну точку – за счет ограничений разрешающей способности радара. Пустой *AA11* продолжает свой путь по прямой и, укрывшись в долине реки, совершает посадку на авиабазе Гриффис (*X*). *AA11-Д*, который диспетчер по-прежнему считает рейсом *AA11*, продолжает свой путь по маршруту *C-D*.

В это время *Боинг-767*, выполняющий рейс *UA175*, вылетает из Бостона с пассажирами двух рейсов на борту – своего и *AA11* (итого $56 + 81 = 137$ человек согласно официальным данным, а вместе с экипажами $137 + 11 + 9 = 157$). Здесь, кстати, уместно вспомнить про путаницу в списках пассажиров этих двух рейсов. Лайнер направляется из точки *A* в точку *D*. В 8:39 происходит randevу *UA175* с *AA11-Д*, после чего *AA11-Д* выходит на «финишную прямую» по дороге к Нью-Йорку. В это время с авиабазы Стьюарт (*Y*), которая находится точно на пути следования *UA175*, взлетает радиоуправляемый дублер *UA175-Д* и тандемом со своим оригиналом продолжает путь к отметке *G*. В этот момент все внимание диспетчеров уже приковано к рейсу *AA11-Д*, который стремительно приближается к Манхэттену, и поэтому на появившуюся на пару секунд еще одну точку на экране радара внимание не обращают. В 8:46 *AA11-Д* врезается в северную башню. Одновременно с этим происходит двойная смена кода ответчика в *UA175* с его отключением на 30 секунд. Почему он просто не был выключен, для меня загадка. Возможно, что ответчик включился у дублера *UA175-Д*, а через несколько мгновений отключился у самого *UA175*. Таким образом, *UA175-Д* продолжил свой путь уже с новым кодом, а *UA175* стал «невидимым». Впрочем, с этой перестановкой и сменой кодов много непонятного.

Тем временем в Нью-Джерси готовится к вылету рейс *UA93*. Как уже отмечалось, время его вылета, указанное в базе *BTS*, на 41 минуту опережает официальную хронологию. Я склонен верить *BTS*, поэтому считаю, что *UA93* все-таки отчалил именно в 8:01, оторвался от взлетной полосы в 8:28 и через 10 минут приземлился в Аллентауне (*Z*). Все пассажиры этого рейса в количестве 38 человек выгрузились из самолета.

Теперь снова вернемся к *UA175*. Вспомним его заключительный отрезок пути, который он, согласно данным NTSB, пролетел со сверхзвуковой скоростью. Очевидно, что этого быть не может. Что мы знаем наверняка? То, что в точке *D* он находился в 8:39 – одновременно с *A111*, а в точке *E* его дублер в 9:02 влетел в южную башню. Из этого следует, что где-то между этими двумя точками хронология полета передана неверно. Если конкретнее, то в точке *H* самолет (вернее, тандем *UA175* и *UA175-Д*) должен был оказаться раньше, чем нас уверяют официальные данные, то есть не в 8:51, а, к примеру, в 8:47. В этом месте *UA175-Д* делает разворот и летит в сторону Нью-Йорка, а *UA175* с 137-ю пассажирами и 20-ю членами экипажей на борту приземляется в Аллентауне, где его уже ждут 38 пассажиров и 7 членов экипажа с рейса *UA93*. Сколько нужно времени, чтобы в спешном порядке погрузить в самолет 45 человек? Четырех-пяти минут вполне должно хватить, правда? Теперь *Боинг-767* авиакомпании *United*, имея на борту вместе с экипажами $157 + 45 = 202$ человека, выставляет на своем ответчике код, пятью минутами ранее принадлежавший рейсу *UA93*, и в 8:51 взлетает и направляется на запад, четко вливаясь в хронологию полета рейса *UA93*. В 9:28 он незначительно отклоняется от курса (*I*), после чего делает разворот над Кливлендом, в 9:40 отключает ответчик (*J*) и летит в сторону Шенксвила. Там он пролетает на малой высоте и показывает себя свидетелям, для порядка качнув пару раз крыльями и изобразив тем самым «борьбу в кабине пилота». В 10:06 происходит взрыв на бывшей угольной шахте, *A-10 Thunderbolt* сбивает что-то – возможно, специально пущенный для этой цели беспилотник типа *GlobalHawk*, а *Боинг-767* в гористой местности за городом Нью-Балтимор пропадает с экранов радаров. Приблизительно в 10:10 он делает разворот и летит обратно, точно вписавшись в воздушный коридор рейса *Delta 1989*. В 10:45

он совершает посадку в Кливленде. Это и есть загадочный *Рейс X*, о котором Вуди Бокс, напомним, писал: *Боинг-767*, приземлившийся в 10:45 с 200 пассажирами на борту, которых затем отправили в здание NASA.

Еще раз приведу отрывки пресс-релиза телеканала *WCPO-TV* из Цинциннати от 11:43:57:

Боинг-767 из Бостона совершил экстренную посадку в международном аэропорту Хопкинс в Кливленде, по словам мэра Майкла Уайта (Michael R. White)... *United Airlines* признал этот самолет своим рейсом 93 и даже предоставил информацию о количестве пассажиров на борту. *United* также обеспокоен состоянием еще одного лайнера, находившегося поблизости – рейса *UA175*, направлявшегося из Бостона в Лос-Анджелес.



Рис. 70. Беспилотный самолет *Globalhawk*

Вы не находите, что сразу всё встает на свои места? И путаница между *UA93* и *UA175* теперь хорошо объясняется, и маршрут следования. Потом этот пресс-релиз, конечно, пропал, но ведь слово – не воробей...

В итоге мы имеем в Кливленде два *Боинга-767*, оба следуют из Бостона в Лос-Анджелес и приземляются почти одновременно, а *United* очень спешно отказывается от своего заявления. Не для того ли все это представление было затеяно, чтобы потом можно было сказать, что имел место лишь один самолет, а не два «клона»?

Что же до тех, кого отправили в здание NASA, то вероятнее всего, из 202 человек на борту большая часть – это подставные работники ЦРУ и NASA под вымышленными именами. Они живы и здоровы, и неудивительно, что в базе данных SSDI они не значатся. Касательно реальных пассажиров, то часть из них, возможно, попала под некое подобие «программы защиты свидетелей», а остальных пришлось... ликвидировать.

Теперь последний рейс – AA77, который петлял над Пентагоном. Полагаю, что с ним и так все ясно. Добавлю лишь, что он, как и A111, наверняка был «пустышкой», поскольку данные в базе BTS на него также отсутствуют. При этом, теоретически, не требовалась даже заменять лайнер «дублером», поскольку самолет этот, перелетев через Пентагон и спрятавшись за пламенем взрыва, спокойно мог приземлиться в аэропорту Рейгана. В этой связи предположение, что у наземных ПВО вокруг Пентагона была вручную отключена система IFF, выглядит вполне правдоподобно. Однако, принимая во внимание хирургическую точность маневра самолета, синхронизацию со взрывом, а также сообщения (хоть и не подтвержденные) о том, что AA77 видели гораздо западнее, я склоняюсь к версии «дублера», управляемого компьютером...

Я привел лишь одну версию того, каким образом мог быть осуществлен этот дьявольский план. Есть множество других версий. Какие-то из них более или менее реальные, а какие-то – совсем фантастические. Я старался максимально учитывать все имеющиеся свидетельства и факты, хотя моя версия и может показаться на первый взгляд невероятной, и в ней наверняка есть свои «проколы». А может, она и вовсе несостоятельна. Я сам затрудняюсь сказать, насколько верю в нее. Но, еще раз подчеркиваю, моя задача не сводится к тому, чтобы распутать это дело и, решив уравнение с сотней, а то и тысячей неизвестных, представить готовый ответ.

Я по-прежнему не знаю всех подробностей событий 11 сентября 2001 года, за исключением того, что арабские террористы тут ни при чем. И что поделать, если официальная теория заговора так же применима к этим событиям, как численность бобров на Ямайке – к таянию арктических льдов или образованию солнечных пятен. А проводить по-настоящему независимое расследование доблестные американские власти, судя по всему, в обозримом будущем не собираются.

Немыслимая глупость или вопиющий цинизм?

Впору задаться вопросом – если все так тщательно было спланировано, почему же исполнители оставили столько «хвостов» и брешей? Неужели, провернув с таким изяществом саму операцию, они не позаботились или даже не задумались о том, чтобы «убрать за собой мусор»?

Здесь есть два варианта. Первый озвучил Дэйвид Гриффин, тонко съязвив в адрес исполнителей:

Когда мы смотрим на нашу войну в Ираке, мы понимаем, что эти люди – отнюдь не гении.

Гораздо страшнее второй вариант. Как знать, может, это вовсе не небрежность, а «хвосты» и бреши оставлены умышленно? Начиная от «беременного» неперекрашенного *Боинга*, когда и ежу понятно, что десятки телекомпаний будут к тому моменту находиться в Манхэттене, транслируя все происходящее в прямом эфире, а сотни свидетелей окажутся в непосредственной близости от места событий – в том числе и с фотоаппаратами. И заканчивая рассказом об обрушении здания ВТЦ-7 в тот момент, когда оно все еще возвышалось за спиной у репортера. Все эти эпизоды в отдельности кажутся «ляпами», но когда их в течение одного

дня набирается добрая сотня, а то и больше, невольно возникает вопрос – действительно ли это «ляпы»? Или, может быть, государство хочет тем самым еще раз цинично подчеркнуть, «кто в доме хозяин»?

«Ну, вычислили вы нас, и что теперь? Что делать-то будете? Мы все равно вас продолжаем кормить сказками, и большинство из вас в них верит. Вы разучились думать и верите всему, что говорят подвластные нам СМИ. А мы все равно воюем, с кем хотим. И если мы взорвем ядерный заряд в каком-нибудь тexasском городке и обвиним в этом Иран, вы и в это поверите и, жаждая вражеской крови, нацепите звездно-полосатые флажки на антенны своих автомобилей, обвешаетесь звездно-полосатыми тряпочками и в состоянии истерии погоните нас на новую войну. Мы все равно кладем с прибором на Конституцию и плюем на ваши гражданские права. Просто потому, что мы **можем** это себе позволить. Ибо мы – власть, а вы – ничто. И ни черта вы не сможете с этим поделаться!»

А ведь самое обидное, что они абсолютно правы. И творят они все, что хотят, только потому, что послушные «овцы» им это позволяют. Время Джорджей Вашингтонов, Бенджаминов Франклинов и Джеймсов Мэдисонов, увы, давным-давно прошло...

А затуманивание мозгов и массовое зомбирование шло полным ходом. Ведь что главное в таких случаях? Подача материала! Необходимо правильно подать нужный материал в нужном ракурсе, чтобы прозябающий в своей Матрице обыватель заглотил наживку, причем до такой степени, что эта информация будет сидеть у него в подкорке. Далеко за примером и ходить-то не надо. Если поиграть в ассоциации, то **что** большинству из нас первым делом приходит на ум при упоминании 11 сентября? К гадалке не ходи – это «арабские террористы-смертники»! О чем и речь. Зато когда обыватель уже плотно сидит на этом самом крючке, можно немного

ослабить хватку. Можно даже постепенно выпускать в свет материалы, противоречащие первоначальной информации. А любых энтузиастов, пытающихся за них ухватиться, нещадно критиковать, высмеивать и навешивать ярлыки «конспироложцев», или «теоретиков заговора».

Это в точности то, что происходило после событий 11 сентября. На протяжении первых недель и даже месяцев по центральным каналам, за очень редким исключением, крутились одни и те же кадры, транслировались одни и те же интервью, в центральных газетах фигурировала информация только одной направленности, эксперты и политики твердили одно и то же, и все это ненавязчиво, но очень настойчиво вдалбливалось, вдалбливалось, вдалбливалось... Даже когда стали всплывать другие данные, глобального значения они уже не имели, поскольку общественное мнение было сформировано, и все уже четко «знали», что на самом деле произошло 11 сентября. Все остальное – это для лунатиков и сумасшедших из сообщества плоской Земли и маленьких зеленых человечков.

Конечно, спустя 10–15 лет общественное мнение под грузом неопровержимых доказательств может повернуться вспять, но будет уже поздно – поезд-то давно ушел. И кого сегодня волнует, что в отчете комиссии Уоррена, которая четырем десятилетиями ранее расследовала убийство президента Кеннеди, нет ни слова правды? Кому это теперь интересно и какое это сейчас имеет значение? Хороша ложка к обеду. И отдельное спасибо за все это нужно сказать «свободной и независимой» прессе и журналистам, в очередной раз подтвердившим справедливость своего негласного эпитета...

Вторая древнейшая профессия

В своей книге *Социалистические Штаты Америки* я приводил слова бывшего главного редактора газеты *New York Times* Джона Суинтона (John Swinton). Да простит меня читатель за повтор, но они стоят того, чтобы воспроизвести их здесь снова. В 1953 году Суинтона в престижном нью-йоркском пресс-клубе попросили произнести тост за независимую прессу. Знай присутствующие содержание его «тоста» заранее, вряд ли стали бы настаивать на своей просьбе. А сказал Суинтон следующее:

На сегодняшний день в мировой истории такого понятия, как «независимая пресса», в Америке не существует. Вы это знаете, и я это знаю. Среди нас нет никого, кто посмел бы высказать в печати свое личное мнение, а если и посмел бы, то заведомо зная, что оно никогда не будет опубликовано. Мне каждую неделю платят деньги за то, чтобы я держал свое личное мнение при себе. Вам тоже платят деньги за аналогичные вещи, и если кто-то из вас будет настолько глуп, что напечатает свое личное мнение, он сразу же окажется на улице в поисках новой работы. Если бы я позволил себе напечатать в газете свое мнение, то не прошло бы и суток, как остался бы без работы. Или, что вполне вероятно, был бы попросту убит.

Работа журналиста заключается в сокрытии правды, в откровенной лжи, в искажении фактов, в очернении, в подлизывании монстру, чтобы продать эту страну с целью прокормить его. Вы это знаете, и я это знаю. **Что за чушь – тост за независимую прессу?** Мы – инструменты и вассалы богачей за кулисами. Мы – марионетки: они дергают за ниточки, а мы пляшем. Наши таланты, наши возможности и наши жизни являются чужой собственностью. Мы – интеллектуальные проститутки, шлюхи. Больше никто!

Удивительно, но за полвека ровным счетом ничего не изменилось, и освещение событий 11 сентября лишний раз это подтверждает.

Но однобокая подача материала – это еще полбеды. Любые отснятые интервью, которые не укладывались в официальную теорию заговора, монтировались таким образом, чтобы в нее, в конечном итоге, уложиться. В качестве примера снова обратимся к показаниям Уильяма Родригеса. В сентябре 2006 года телеканал *ABC* взял у него интервью, в котором он в очередной раз повторил историю про первый взрыв в подвале и про второй – от удара самолета. Однако вот в каком виде его интервью с комментарием журналистки вышло в эфир:

Уильям Родригес работал в северной башне. Утром 11 сентября он был в подвальном помещении: «Я услышал: “бум”!. Это был оглушительный взрыв, который подбросил нас вверх! Мы не могли понять, что это...». Это был первый захваченный самолет, который врезался в башню.

Препарирование в лучшем виде! Нужно ли к этому еще что-то добавлять? Не нужно, но можно: несмотря на то, что Родригес давал показания и перед комиссией Кина во время слушаний, ни одно слово, сказанное им, не попало в официальный отчет. Более того, там даже не упоминается его имя. Очередной привет Филипу Зеликову.

Но если запись интервью всегда можно смонтировать, то как быть с приглашенными в студию строптивыми гостями, которые имеют наглость высказывать точку зрения, отличную от официальной? Ну, во-первых, их появление в эфире можно предварить таким вступительным словом, что мнение приглашенного гостя уже не будет иметь особого значения для зомбированного зрителя. Во-вторых, если гость начинает приближаться в своих рассуждениях к чему-то «опасному», у журналистов и на этот случай есть множество разных подленьких приемчиков. Но прежде, чем мы их рассмотрим, небольшая предыстория.

Старший корреспондент телеканала *CNN* Джейми МакИнтайр (Jamie McIntyre) 11 сентября 2001 года находился

около Пентагона, в самом центре событий. В прямом эфире он передал следующее:

Находясь в непосредственной близости, я могу сказать, что здесь нет никаких свидетельств крушения самолета даже близко от Пентагона. Единственное место – это непосредственно разбитая сторона здания, а все обломки, которые я вижу, размера достаточно, чтобы уместиться в руке. Здесь нет никаких останков хвоста, крыльев, фюзеляжа – ничего, что бы указывало на крушение целого самолета в стену Пентагона.

В общем, МакИнтайр подтвердил то же, о чем свидетельствовали многочисленные фотографии и видеоматериалы. Однако 17 мая 2006 года в интервью Кире Филипс (Куга Phillips) на канале *CNN*, на вопрос о том, не могло ли, по его мнению, что-то другое стать причиной разрушения Пентагона, он ответил:

Находясь там 11 сентября и видя обломки самолета,... я лично могу сказать, что это нонсенс. У меня был с собой фотоаппарат, я сфотографировал останки самолета, части фюзеляжа, часть кабины, пока нас не попросили отойти подальше.

Представьте себе! Вот такое внезапное «озарение» нашло на МакИнтайра спустя четыре с лишним года.

Исследователь и ведущий радио ток-шоу *Час возможностей* Дэвид фон Кляйст (David von Kleist), обратив внимание на это недоразумение, выпустил пресс-релиз, в котором указал на разночтения. В ответ он получил приглашение от *CNN* принять участие в авторской передаче *Шоу Гленна Бека* (*The Glenn Beck Show*) с целью обсуждения противоречий относительно событий в Пентагоне. И хотя в телефонном разговоре, по словам фон Кляйста, все было очень профессионально, корректно и подчеркнуто вежливо, он понимал, что эта программа отнюдь не станет для него легкой прогулкой.

Вступительное слово Гленна Бека подтвердило его опасения:

Теории заговора... Безусловно, они забавны! Они позволяют лелеять мечту, что когда-нибудь мы будем гулять по поверхности Луны, а в грядущее Рождество под елкой вы можете обнаружить новый альбом Элвиса Пресли...

Однако на самом деле, не все они столь же забавны. С самого дня 11 сентября некоторые «теоретики», также известные как люди с буйной фантазией, отсутствием здравого смысла и массой свободного времени, утверждали, что Всемирный Торговый Центр был разрушен взрывами; что все жертвы на первом лайнере на самом деле не погибли, поскольку на нем вообще не было пассажиров; и что никакой самолет в Пентагон не врезался.



Рис. 71. Гленн Бек: журналист или...?

К сожалению, сухие строки не в состоянии передать ни тон ведущего, ни жестикуляцию, ни его кривляний, сопровождавших это вступление. Но поверьте мне на слово – эти три компонента составляли половину от общего эффекта, а то и больше! Однако даже и в таком виде сей пассаж, согласитесь, впечатляет.

Бек показал зрителям первый кадр с камеры видеонаблюдения, который мы видели на рис. 34, и с вызовом спросил своего гостя:

Ну и как вы можете утверждать, что это **не** самолет? Здесь какой-то большой белый объект. Это либо самолет, либо голый Майкл Мур, направляющийся в буфет!

И этот клоун что-то еще говорил про буйную фантазию?

Далее фон Кляйст привел цитаты МакИнтайра и попросил ведущего объяснить противоречия. Бек с невероятным гонором на это выдал:

А что находится в Зоне 51? Инопланетяне или канцелярские товары?

И правильно, ату его! Ишь, умник выискался! Действительно, зачем отвечать на колкий вопрос, когда можно сделать ответный выпад, причем на совершенно отвлеченную тему? Все знают, что лучшая защита – это нападение! Как в анекдоте: «А у вас зато негров линчуют». Bravo, мистер Бек! Это просто высший пилотаж журналистики! Жириновского на Вас нет...

На мгновение отвлекусь от темы, чтобы поведать читателю, как сам МакИнтайр объясняет свои собственные противоречия. Оказывается, его слова были изначально вырваны из контекста! Оказывается, говоря о том, что нигде не было видно следов крушения самолета даже близко, он имел в виду, что близко от Пентагона как раз и не было, поскольку самолет упал не **близко** от Пентагона, а **непосредственно** в сам Пентагон! Как справедливо на это заметил фон Кляйст, единственный человек, который вырвал слова МакИнтайра из контекста, и есть сам МакИнтайр. А «логика» его под стать рассуждениям все тех же сильверстайновских аналитиков.

Что же до Гленна Бека, то сей одиозный персонаж умудрился попасть в опалу даже к своим коллегам. В частности, журналист Кит Олберманн (Keith Olbermann) с канала *MSNBC* недвусмысленно заявил:

Я надеюсь, мистер Бек, Вы понимаете, что только в самых безумных снах террорист может мечтать о причинении этой стране столько же вреда, сколько ей причиняете Вы каждый день!

Впрочем, не исключено, что это всего лишь попытка журналиста принизить «конкурента» в борьбе за право получить лакомый кусочек из рук хозяина. Более того, Олберманн регулярно отмечает Бека титулом «худший человек в мире», а Бек, разумеется, тоже в долгу не остается. Но не будем углубляться в эту междоусобицу, хотя наблюдать ее со стороны бывает довольно забавно. Чем бы дитя ни тешилось...

В качестве еще одного примера журналистской «этики» приведу диалог ведущего авторского шоу *Фактор О'Райли* (*The O'Reilly Factor*) на телеканале *Fox* Билла О'Райли (Bill O'Reilly) и приглашенного гостя профессора Джеймса Фетцера (James Fetzer), одного из основателей проекта *Ученые за правду об 11 сентября* (*Scholars for 9/11 Truth*). Интервью длилось шесть с лишним минут, из которых пять минут говорил... О'Райли! Вот лишь один фрагмент этого удивительного «интервью»:

О'Райли: Вы из разряда тех, кто считает, будто бы Элвиса похитили инопланетяне. Вы – сумасшедший!.. Вы ненавидите свою страну, Вы обвиняете президента Соединенных Штатов в убийстве без всякого на то основания...

Фетцер: Билл, я вижу, Вы просто не дадите мне возможности ничего сказать сегодня, но наше правительство...

О'Райли: Не дам, потому что Вы сумасшедший!

И всё в таком духе. На протяжении всей беседы, если ее можно так назвать, О'Райли перебивал, высмеивал, кричал и оскорблял профессора, который, к слову, гораздо старше его.

Фон Кляйст совершенно оправданно назвал такой подход не журналистикой, а пропагандой. О какой объективности и сбалансированности взглядов вообще может идти речь, если центральные федеральные телеканалы с международным вещанием не гнушаются откровенным унижением и

оскорблением своих гостей и, более того, считают подобное поведение нормой? Может быть, кто-то думает, что Гленна Бека или Билла О'Райли после этих нападков уволили? Вынесли порицание? Объявили выговор? Ха! Не удивлюсь, если выяснится, что они после своих шоу еще и премию получили! За грамотный и эффектный прогиб перед хозяевами.

К сожалению, это не единичные случаи. С одной стороны, может показаться, что раз телеканалы приглашают гостей, имеющих альтернативную точку зрения, то они открыты для обсуждения. Но мы видим, что собой представляют подобные «обсуждения». Зачем кого-то приглашать, если, по сути, не давать гостям слова? А может, именно за этим и приглашают, чтобы поиздеваться? И таким «методом от противного» продолжать формировать общественное мнение в указанном хозяевами направлении?

До сих пор на центральных телеканалах США не было ни одной открытой дискуссии, где бы противники официальной теории заговора имели возможность без всякого давления с противоположной стороны высказать свою точку зрения, представить свои свидетельства и доводы, выступить с развернутым научным докладом. **Ни одной!**

Основатель проекта *Отчет разоблачителя (Muckraker Report)* и его редактор Эд Хаас (Ed Haas) связался с NIST и в телефонном разговоре с его представителем Майклом Ньюманом (Michael Newman) попытался закинуть удочку на тему возможности проведения теледебатов. Но Ньюман грубо прервал его на полуслове и дал понять, что ученые NIST ни в каких публичных дебатах участвовать не собираются. Однако Хаас не унимался. Он собрал команду из семи членов проекта *Ученые за правду об 11 сентября* для участия в открытых теледебатах, проведение которых наметил на 16 сентября 2006 года в городе Чарльстоне, штат Южная Каролина. В эту команду вошли: юрист, бывший

летчик ВВС США, профессора физики и технического проектирования, инженеры-строители, экономисты. Хаас затем направил приглашения тринадцати ученым NIST, написавшим отчет по башням-близнецам, и десяти членам комиссии Кина, включая и самого Кина. Ни один из них не откликнулся! Хаас отправил несколько дополнительных приглашений и даже предложил оппонентам самим выбрать место и время проведения дебатов на свой вкус, но получил все от того же Ньюмана ответ следующего содержания:

Группа исследователей NIST по вопросам ВТЦ при всем уважении отклоняет Ваше приглашение. Смена места или даты не повлияет на наше решение.

Как говорится, лбом о бетонную стену. Фейсом об тейбл...

Кто-то мне возразит, что, мол, в кинотеатрах, на больших экранах, показывали фильмы, разоблачающие официальную теорию заговора. Да, показывали, хоть и не так масштабно, как типичные блокбастеры. Но, друзья мои, что обычно показывают в кинотеатрах? Правильно, художественные фильмы. Это то, что смотрят для развлечения и что, за редким исключением, не имеет отношения к реальности. Поэтому кино – это всего лишь кино. А вот все, что показывают по телевизору, – **чистая правда!** Это – наш главный источник информации. Это – наша жизнь. Это – наша Матрица.

Выход из спячки

И, тем не менее, несмотря на всю массивную пропаганду, не все так безнадежно. Народ постепенно начинает просыпаться. И пусть официально никто не признается в том, что отчет комиссии Кина является не более

чем профанацией, люди начинают испытывать к нему все больше недоверия.

Я зашел на сайт одного из крупнейших интернет-магазинов *Amazon.com*, где продается официальный отчет комиссии Кина, чтобы посмотреть на выставленные читателями оценки и почитать отзывы на него. После чего составил некую статистику.

На данный момент по книге написано 197 отзывов. Вначале она расходилась достаточно активно: первый отзыв оставлен 22 июля 2004 года, сороковой – 12 ноября 2004 года. Это 40 отзывов за 3 месяца и 20 дней. Из этих сорока отзывов было поставлено 29 пятерок, 6 четверок, 3 тройки, 2 двойки и ни одной единицы. Причем, «двоячные» отзывы сводились к тому, что отчет не отвечает на многие вопросы, а также вызывает сомнения в определенных позициях. Но в целом отношение положительное на грани восторженного.

Затем я собрал статистику по последним сорока отзывам. Характерно, что эту книгу уже, судя по всему, мало кто покупает: самый ранний из них оставлен 14 марта 2006 года, последний – 30 мая 2008 года. Это 40 отзывов за два с лишним года. Из них: 11 пятерок, 4 четверки, 2 тройки, 2 двойки, остальные 21 – единицы! Причем, «единичные» и «двоячные» отзывы достаточно резки и категоричны. Вот лишь некоторые из них:

Познакомьтесь с автором – это неоконсерватор-сочинитель мифов.

Ложись спать, Америка, твое правительство за тебя все решило.

Чушь собачья высшей пробы.

Правительственный заговор.

Не стоит бумаги, на которой он напечатан.

Искусная фикция.

Полный абсурд.

Преступление, ложь и сокрытие истины.

Попытка обелить преступление.

Больше лжи на квадратный сантиметр, чем в отчете Уоррена.

Однако и среди «пятерочных» отзывов попадаются весьма любопытные:

Великолепный роман! Авторы не дают скучным фактам и логике помешать им написать красивую историю.

Величайший фантастический роман когда-либо созданный!

Занимательное чтение по перевертыванию фактов!

Интересная книга, но ей место в разделе «Фантастика».

То есть, пятерки ставятся больше за художественный стиль изложения, нежели за суть и соответствие действительности. Справедливости ради стоит заметить, что с литературной точки зрения этот отчет и впрямь практически безупречен и, как сказано в одном из отзывов, «читается, как роман». Да и вы, дорогие друзья, вполне уже могли оценить его по нескольким приведенным фрагментам. Но, сдаётся мне, основное назначение отчета по расследованию терактов должно заключаться несколько в ином. Вы со мной согласны?

Дуновение «ветра перемен» видно не только в книжной сфере. По данным опроса населения, проведенного исследовательским центром *Скриннс* при университете Огайо в августе 2006 года, 36 процентов американцев считают, что федеральное правительство либо само участвовало в террористических атаках, либо не воспрепятствовало их проведению, «поскольку они хотели начать войну на Ближнем Востоке».

Опрос, проведенный компанией *Зогби Интернэшнл* в мае того же года, выявил, что 42 процента американцев уверены в том, что правительство США и комиссия Кина скрыли важнейшие улики, которые противоречат их официальному объяснению атак 11 сентября. Кроме того, этот же опрос показал, что всего лишь 48 процентов американцев считают,

что не было никакого сокрытия или заговора. То есть к сегодняшнему дню уже **меньше половины** жителей США верят в официальную теорию заговора! Это ли не прогресс?

Но знать и догадываться – одно, а действовать – совершенно другое. Смогут ли американцы сделать этот шаг? А ведь государство «позаботилось» и об этом! По следам «террористических атак» были приняты кардинальные меры как внутри страны, так и за ее пределами, и две войны – лишь верхушка айсберга. Своей внутренней сутью Америка теперь тоже приобрела новый и очень неприглядный вид.

Последствия, или кому это нужно?

Сначала небольшая магия цифр. Как мы помним, первый камень Пентагона был заложен 11 сентября 1941 года – ровно за 60 лет до печальных событий. А за 11 лет до них президент Джордж Буш-старший произнес в Конгрессе речь, озаглавленную *К новому мировому порядку*. Это случилось 11 сентября 1990 года. А спустя ровно 11 лет движение к **новому мировому порядку** началось усиленными темпами, когда псевдо-рейс 11 авиакомпании *American* влетел в северную башню Всемирного Торгового Центра...

Когда первый шок от террористических атак прошел, страну охватила самая настоящая истерия, всячески подогреваемая продажными СМИ. Американцы, облачив в национальные флаги и флажки свои дома, машины, сумки, детей, собачек, кошечек и любой другой выступающий предмет, требовали крови. Много и сейчас же! Способность здраво мыслить, и без того не отличающая большую часть населения этой страны, покинула граждан окончательно. Символизм стал второй натурой. Любые голоса разума, изредка раздававшиеся здесь и там, моментально сметались и втапывались в грязь оголтелой толпой зомбированных обывателей. Телеведущие на всю страну провозглашали:

Это наш долг как истинных американцев оказать правительству всяческую поддержку... Когда начнется война, нам необходимо просто заткнуться!.. В частной беседе можно говорить друг другу что угодно, а публично мы все должны заткнуться!

Мне довелось это наблюдать воочию, и, скажу вам честно, было немного не по себе...

«Вы жаждете кровей? Их есть у меня!» – обрадовалась власть и приступила к активным действиям незамедлительно.

Принятые меры внутри страны и за ее пределами были настолько стремительными, что невольно закрадывалась мысль, а не было ли это все заранее подготовлено, чтобы в нужный момент, после определенного «сигнала», просто запустить в исполнение?

Менее чем через две недели после 11 сентября на утверждение Конгрессу был представлен весьма интересный законодательный акт, который всего за месяц превратился в закон. А в начале октября 2001 года началось американское вторжение в Афганистан. Это **беспрецедентные** темпы принятия решений, подготовки к их реализации и собственно воплощения. Вот только сущность этих самых мер вызывает большое количество вопросов.

Патриоты и террористы

Рассмотрение так называемого антитеррористического законопроекта, цинично названного Патриотическим актом, Конгресс начал 24 сентября 2001 года. Ну хоть ты тресни, не пишутся такие основательные законопроекты за две недели! И дальнейшая его судьба лишь укрепляет эту уверенность.

Сей законопроект вообще оказался очень примечательным как по содержанию, так и по методам его внедрения.

Во-первых, он попал на рассмотрение в Конгресс, минуя предписанные законом каналы, то есть **без** предварительного его обсуждения под началом Административного и бюджетного управления. Именно этот процесс дал бы возможность высказаться всем заинтересованным сторонам.

Во-вторых, тогдашний министр юстиции Джон Эшкрофт (John Ashcroft) потребовал от Конгресса принять его в течение **одной недели и без изменений!** Несмотря на столь строгие и конкретные указания, противоречивый документ

все же вызвал определенные дискуссии – к явному недовольству министра. Поняв, что так просто «протолкнуть» законопроект не получится, Эшкрофт на совместном заседании с главами Сената и Палаты представителей предупредил, что наверняка грядут новые теракты, и Конгресс будет виноват, если закон не принять сейчас же! Это был явный шантаж, и само заявление представлялось абсурдным, но Конгресс не был готов выдержать подобное давление со стороны министра.

На всякий случай, чтобы окончательно «продать» принятие этого пресловутого акта, два особо упертых конгрессмена – Том Дэшл (Tom Daschle) и Патрик Лехи (Patrick Leahy), активно выступавшие против, получили по почте конвертики со спорами сибирской язвы...

Рон Пол (Ron Paul), конгрессмен-республиканец (кстати говоря, единственный вменяемый кандидат в президенты-2008, которого цинично «убили» во время предварительных выборов, из-за чего он даже не стал продолжать свою кампанию, поняв всю ее бесполезность), рассказал в интервью газете *Washington Times*, что ни одному конгрессмену не позволили даже прочитать этот акт. Тем не менее, 12 октября он был утвержден обеими палатами Конгресса, а 26 октября 2001 года президент Буш поставил на документе свою подпись, тем самым придав Патриотическому акту статус закона.

Чем же примечателен новый закон? В лучших традициях Джорджа Оруэлла граждане ради спасения нации (а также планеты от зла – ведь всем известно, что американцы всегда спасают мир, спросите у Голливуда!) должны отказаться от большинства своих гражданских прав.

Во-первых, этот акт дает право федеральным служащим производить обыски жилища, рабочего места, компьютера и частной собственности граждан либо вообще без их

уведомления, либо с уведомлением пост-фактум, когда обыск был уже произведен.

Во-вторых, ЦРУ получило неограниченную возможность без решения суда устанавливать слежку за своими гражданами, если это делается «в разведывательных целях». Сюда включено и прослушивание телефонных разговоров, и отслеживание интернет-активности пользователя. Между прочим, до этого момента назначение ЦРУ заключалось в разведывательной деятельности исключительно в отношении иностранных «элементов».

В-третьих, ФБР и другие силовые ведомства вправе затребовать медицинские, финансовые и академические записи и госархивы на любого человека, лишь предъявив ордер, который суд **обязан** выдать, если он требуется для расследования с целью защиты от «международного терроризма». При этом достаточного основания для обыска даже не требуется, а организация, которой предъявлен ордер, не имеет права никому сообщать о том, что ФБР эти данные запросило. В том числе и тому, чьи данные были затребованы!

В-четвертых, де-факто ограничена свобода слова, ибо любая неосторожная фраза теперь может быть расценена как террористический заговор. Согласно этому акту, внутренний терроризм включает в себя «действия, расценивающиеся как попытки с помощью угроз или насилия повлиять на политический курс государства». Как видите, понятие «внутреннего терроризма» определено настолько расплывчато, что чуть ли не любая политическая или иная активистская группа (тот же *Гринпис*, например) может подпасть под это определение. Да и любой несогласный с действиями правительства тоже от этого не застрахован.

В целом же этот акт нарушает едва ли не все первые десять поправок к Конституции – так называемый Билль о правах. По сути, любой человек теперь является **либо**

патриотом, либо террористом. Третьего не дано. Патриотом считается каждый, кто поддерживает Буша. Все остальные автоматически переходят в разряд потенциальных террористов.

Как будто этого было недостаточно, в 2003 году началось рассмотрение так называемого Акта об усилении внутренней безопасности, который тут же получил и второе название – Патриотический акт II. Причем если первый акт рассматривался хоть и в спешном порядке, но открыто, то рассмотрение второго являлось вообще тайной, покрытой мраком. Только благодаря утечке информации его содержание было предано огласке и он все же не стал законом в изначально предложенном виде.

Любопытно, что существует огромное количество информации о содержании самого акта, его подробностях и процессе рассмотрения, однако мне так и не удалось найти достоверных данных относительно того, был этот закон в итоге принят или нет. Я листал архивы новостей, просматривал интернет-сайты и консультировался с американскими политиками и юристами. Никто не смог мне дать четкого ответа. Однако один из опрошенных выдвинул интересное предположение. Судя по всему, сам факт возможного подписания этого документа особого значения уже не имел, поскольку «процесс» был запущен давно, а принятие или непринятие закона являлось пустой формальностью, которая в действительности мало что решала. Он вполне мог быть принят – по крайней мере, частично – под шумок поимки и казни Саддама Хусейна.

Чем же примечателен Патриотический акт II? Фактически, он превращал США в тоталитарное государство, расширяя полномочия силовых структур до немыслимых границ.

Понятие «война с терроризмом», в соответствии с этим документом, простирается до объявления врагами

государства не наций и их армий, а террористических групп. Причастие гражданина к террористической группе определяется по расплывчатым критериям. При этом его можно задержать на неопределенный срок, без предъявления обвинений и без права на адвоката. Никаких ассоциаций не возникает?

Понятие шпионажа или подрывной деятельности тоже расширено до пределов, перекрывающих законодательство. В частности, в разделе 102 сказано:

Предоставление доказательств того, что разведывательная деятельность нарушает законодательство США, является ненужным и непродуктивным.

Разделы 301–306 планируют создание базы данных ДНК, при этом государственные ведомства и силовые структуры получают карт-бланш на внесение в эту базу любого индивидуума, которого они определяют как террориста или оказывающего помощь террористическим организациям.

Раздел 313 обязывает фирмы предоставлять информацию о клиентах даже при отсутствии повестки или ордера из суда. Таким образом, интернет-провайдеры по первому требованию властей должны передавать им электронную корреспонденцию своих клиентов. Раздел 404 запрещает использование электронного шифрования данных, а за нарушение грозит максимальный срок до пяти (!) лет тюрьмы.

По следам событий 11 сентября была создана новая структура – Министерство внутренней безопасности – DHS (Department of Homeland Security). Принятый 25 ноября 2002 года Акт внутренней безопасности, который эту структуру и создал, внес самые масштабные изменения в федеральное правительство за последние 50 лет. Более двадцати федеральных агентств были консолидированы под одну «крышу»: Агентство по чрезвычайным ситуациям (FEMA),

контрразведка США, таможенное управление, береговая охрана, служба иммиграции и натурализации (INS) и многие другие.

Если верить вице-президенту Ричарду Чейни, то DHS преследовал исключительно благородные цели:

Мы создали Министерство внутренней безопасности, собрали воедино 180 000 федеральных служащих из 22-х агентств с одной единственной целью: лучше защитить Америку.

Однако всем известно, куда вымощена дорога благими намерениями. Истинным же назначением этого монстра было стереть любые информационные грани между разрозненными агентствами для более координированного выполнения положений Патриотического акта и обеспечения более свободного тока информации, с помощью него добытой.

Одним из пунктов Акта внутренней безопасности значилось создание сети информаторов TIPS (Terrorist Information and Preventive System – Система сбора информации и предотвращению терроризма), которая заключалась в использовании информаторов-осведомителей, или, говоря простым языком, основывалась на стукачестве.³ Помнится, где-то такими методами уже вычисляли «врагов народа». Тем не менее, под давлением общественности этот пункт из Акта все же был исключен.

18 октября 2006 года президент Буш подписал еще один закон – Акт военного трибунала (MCA – Military Commissions Act). В нем определяется категория «незаконный вражеский боец» – любой человек, занимающийся враждебными действиями против Соединенных Штатов. Такие лица не подпадают под защиту

³ Здесь используется игра слов: одним из значений английского слова *tip* является как раз «предоставление информации», а *tip off* – «стучать».

Женевской конвенции, включая безотлагательный судебный процесс. Акт утверждает право судить таких лиц не гражданским судом присяжных, а военным трибуналом. В нарушение всех международных законов акт позволяет «выколачивать» из них информацию с помощью жестоких и унижительных методов, или попросту **пыток**.

Кроме этих актов, вышло несколько директив аналогичной направленности. Вот лишь некоторые из них.

21 сентября 2001 года главный иммиграционный судья Майкл Креппи (Michael Creppy) издал распоряжение, согласно которому все процедуры депортации, проводимые министерством юстиции, будут тайными от общественности и прессы.

17 октября 2001 года Джон Эшкрофт ограничил действие Закона о свободе информации, и поводом для этого служила все та же волшебная формулировка – угроза терроризма. Однако данная директива де-факто распространилась на **все** запросы информации, изначально защищенные этим законом.

31 октября 2001 года было внесено изменение в закон о праве обвиняемого на адвоката. Министерство юстиции опубликовало новые правила, позволяющие работникам тюрьмы **без санкции суда** следить за переговорами клиента с адвокатом, независимо от того, признан он виновным или только является обвиняемым.

9 ноября 2001 года Джон Эшкрофт объявил, что 5 000 молодых людей восточной и южно-азиатской национальностей, въехавшие в страну в последние два года по неэмигрантской визе, будут подвержены допросу со стороны правительства, независимо от того, подозреваются ли они в каком-нибудь правонарушении.

13 ноября 2001 года президент Буш утвердил тайные военные трибуналы, которые будут судить тех, кто подозревается в терроризме, а также в пособничестве ему. Таким образом, президент взял на себя право решать

самостоятельно, на кого распространяются конституционные права, а на кого – нет. В этих процессах военные офицеры являются и судьями, и присяжными, а любой приговор, кроме смертного, выносится 2/3 голосов. Для вынесения смертного приговора требуется единогласное решение всего жюри присяжных. Трибуналы закрыты для общественности, и ни один суд – федеральный, штата, иностранный или международный – не имеет права повлиять ни на ход процесса, ни на его решения.

18 апреля 2002 года Джон Эшкрофт издал указ с 11 сентября не обнаруживать имена задержанных – под предлогом того, что федеральный указ превосходит по значимости местные правила и законы.

1 марта 2002 года газета *Washington Post* сообщила, что «теневое правительство», созданное еще во времена правления Рейгана, наконец-то заработало после событий 11 сентября:

Президент Буш выделил в теневое правительство приблизительно 100 высших менеджеров из числа гражданских служащих для тайного проживания и работы за пределами Вашингтона, впервые приведя в действие давние планы по выживанию федеральной власти в случае катастрофической атаки на столицу страны. Приведение в исполнение секретного «Плана по непрерывности функционирования» стало результатом не угрозы межконтинентальных баллистических ракет – сценария времен холодной войны, который отработывался десятилетиями, – а повышенной опасности атак со стороны сил аль-Каеда посредством портативного ядерного устройства... Работники, призванные на «бункерную службу», живут и работают под землей 24 часа в сутки, вдали от своих семей... 90-дневными циклами... Численность кадров варьируется от 70 до 150 в зависимости от данных разведки по террористическим угрозам.

Подумать только – 30 лет ждали, пока Русский Медведь запустит свои баллистические ракеты, и не дождались.

Неужели зря план рисовали и столько лет тренировались? А повода все нет. Значит, надо его придумать, чтобы силы зря не пропали! Конечно, снос западного крыла Пентагона вряд ли можно отнести к категории «катастрофическая атака на столицу», но остальное всегда ведь можно додумать и на основе этих фантазий реализовать давно вынашиваемый план!

Это лишний раз подтверждает, что подавляющее большинство принятых мер не стало результатом событий 11 сентября. Они давно вынашивались, и все эти программы были заранее проработаны. Требовался лишь некий импульс, призванный запустить готовую систему. Именно таким импульсом и стал «самострел», случившийся 11 сентября, который привел в действие весь этот механизм.

Смело мы в бой пойдём

Дерьмо, даже если его назвать шоколадкой и обернуть в красивый фантик, все равно остается дерьмом. Да и скрыть его проблематично из-за специфических свойств, которые не закамуфлировать ни изысканными ароматами, ни блестящей оберткой. Если человек не лишен полностью обоняния, конечно.

Террористическая операция, как красиво ее ни назови, все равно остается террористической операцией. И никаким словоблудием ее не скрыть. Опять же, если человек полностью не лишен мозгов. И посему творческие муки американских властей, пытавшихся придумать сказочно красочное название для своего вторжения в Афганистан, могут вызывать лишь презрение. Сначала была «Бесконечная справедливость», затем 21 сентября она сменилась на «Вечную свободу», по сути, являясь тем же терроризмом, только в государственном масштабе.

Единственным «доказательством» того, что бен Ладен и аль-Каеда стояли за атаками 11 сентября, было собственно заявление Буша. Высосав эту мысль из пальца, причем из чужого, а может, вовсе и не из пальца, он поставил ультиматум лидерам Талибана в Афганистане немедленно выдать Усаму бен Ладена Америке, а не то всем будет секир-башка. Талибан согласился судить Бил Ладена в верховном суде Афганистана при условии, что Буш предоставит доказательства причастности «террориста номер один» к атакам 11 сентября. Эту позицию выразил афганский посол Абдул Салем:

Наша позиция такова: если у Америки есть свидетельства и доказательства, она должна их представить. Мы готовы начать судебное разбирательство в свете этих свидетельств.

Но даже если бы Талибан и готов был выдать Усаму, то все равно требовались доказательства его причастности. А их у США не было и быть не могло по определению. Американские власти поставили Афганистан в заведомо проигрышную позицию, из которой выхода просто не существовало – секир-башка был бы неминуем при любом раскладе.

20 сентября, говоря об исполнителях терактов, Буш заявил:

Мы знаем точно, кто эти люди и чьи правительства их поддерживают.

В это же самое время глава ФБР Мюллер признавался телеканалу *CNN*, что не существует убедительных доказательств причастности «этих людей» к атакам 11 сентября. А 7 октября 2001 года с ночных бомбежек Кандагара началось вторжение американских и британских войск в Афганистан...

Практически сразу после 11 сентября стали вынашиваться и планы начала войны в Ираке. 20 марта 2004 года агентство *Associated Press* привело слова Ричарда Кларка о том, что Рамсфельд с первого дня настаивал на бомбардировке Ирака. На совещании 12 сентября Рамсфельд сетовал на то, что в Афганистане нет хороших целей, зато их много в Ираке. Администрация всячески пыталась притянуть за уши связь Ирака с аль-Каеда ввиду давнего желания свергнуть Хусейна. Кларк рассказывает:

Они хотели убедить себя в том, что между Ираком и аль-Каеда существует какая-то связь. Но ее просто нет. Не существует никаких свидетельств поддержки аль-Каеда Ираком.

Не мытьем – так катаньем. Раз Ирак не причастен к событиям 11 сентября, значит, они... значит, им... а, значит, у них наверняка есть оружие массового поражения! Есть-есть! Ну и что, что его там никто не видел? Это же не значит, что его там нет. Напротив, это как раз подтверждает, что оно там есть, просто его очень хорошо маскируют. Если надо – найдем! И доказательства накалякаем!

Убийственная логика администрации Буша в действии. Осталось лишь разобраться с одной маленькой формальностью – убедить ООН в справедливости своих притязаний. Сойдет кухонная солонка за ампулу со спорами сибирской язвы? Нет? Ну и плевать. Нам надоел Хуся, мы его уберем. Ну и повоюем заодно. А кто не согласен, тот террорист!

20 марта 2003 года началась бомбардировка Багдада. 3 апреля захвачен международный аэропорт им. Саддама Хусейна. 9 апреля Багдад пал. 1 мая президент Буш объявил о победе.

Правда, не совсем понятно, о победе кого над кем (или чего над чем) идет речь. Мне видится здесь лишь победа маразма и комплекса неполноценности безмозглого

наполеончика над международным правом и здравым смыслом. С момента этой «победы» в результате продолжающейся оккупации Ирака войсками США и их прихлебателями количество погибших как с той, так и с другой стороны только растет. По данным британской *The Guardian*, к июню 2005 года, то есть всего за два года войны, американцы потеряли более 1 500 человек, в то время как иракцев погибло почти 10 тысяч. Умышленно не касаюсь вопроса достоверности этих цифр, которая вызывает определенные сомнения.

13 мая 2005 года Том Стивенс (Tom Stephens) в политическом интернет-журнале *Ответный удар (Counterpunch)* изложил хронологию международных деяний США под общим заголовком *Преступления империи*. Приведу несколько фрагментов этой хронологии, относящихся к периоду после 11 сентября 2001 года:

14 сентября 2001 г.	Конгресс предоставляет Бушу полномочия «использовать всю необходимую силу против стран, организаций или лиц, которых он определит как... пособников террористических атак 11 сентября»
25 сентября 2001 г.	Адвокат из министерства юстиции Джон Юо (John Yoo) [выражает озабоченность] тем, что Буш получил неограниченную власть для ответа на атаки 11 сентября, включая упреждающие удары по странам, которые укрывают террористов, независимо от того, «имеют ли они отношение к конкретным терактам 11 сентября»
Январь 2002 г.	Рамсфельд утверждает использование агрессивных методов допроса, включая собак, для запугивания узников Гуантанамо
Январь 2002 г.	Первый самолет с заключенными приземляется в Гуантанамо
9 января 2002 г.	Джон Юо становится соавтором 42-страничного меморандума, в котором указывает, что война в Афганистане ведется в нарушение Женевской

	конвенции и военных законов
7 февраля 2002 г.	Вопреки возражениям госдепартамента, Буш издает директиву, согласно которой узники Гуантанамо не считаются военнопленными и поэтому не подпадают под защиту Женевской конвенции... Вскоре Буш подписывает указ, дающий право ЦРУ на создание сети секретных лагерей за пределами США с возможностью проводить в них допросы с особой жестокостью
1 августа 2002 г.	Министерство юстиции издает директиву, сужающую определение «пытки» согласно законодательству США и Женевской конвенции до «боли, равнозначной испытываемой при серьезной физической травме, отказе органа, серьезном ограничении функции организма или смерти». Директива также предполагает, что запрещение пыток не распространяется на допрос президентом «вражеских бойцов»
Сентябрь 2002 г.	Администрация Буша принимает Национальную стратегию безопасности, объявляя доктрину «упреждающего удара» когда угодно по кому угодно
Август-сентябрь 2003 г.	Генерал Миллер, глава тюрьмы Гуантанамо, ... рекомендует использование военной полиции с целью «создания условий» для допроса иракских пленников. Другими словами, он рекомендует применять пытки. Его рекомендации принимаются и используются... включая сексуальное унижение заключенных
Январь 2004 г.	Представитель Международного Красного Креста посещает тюрьму Абу-Грайб и видит, что заключенные полностью «лишены гражданских прав (содержатся без предъявления обвинений, суда и следствия, права на адвоката и любой связи с внешним миром), полностью обнаженными, в пустых бетонных комнатах при полной темноте» в течение многих дней... Красный крест заявил, что это «выходит за рамки даже исключительных случаев» и «равносильно пыткам»

И чем это отличается от фашистских концлагерей и Гулага? Чем происходящее сегодня в США отличается от

событий в фашистской Германии накануне Второй мировой войны? Судите сами...

Германия	США
<p><i>Февраль 1933</i> Поджог Рейстага, в котором обвинены коммунисты-террористы</p>	<p><i>Сентябрь 2001</i> Взрывы ВТЦ и Пентагона, в которых обвинены арабские террористы</p>
<p>Принятие «Декрета о защите нации и государства», фактически перечеркнувшего Конституцию Германии</p>	<p>Принятие «Патриотического акта», фактически перечеркнувшего Конституцию США</p>
<p>Нанесение ряда превентивных ударов с целью «сохранения безопасности государства»</p>	<p>Нанесение ряда превентивных ударов с целью «сохранения безопасности государства»</p>
<p>Создание Гестапо</p>	<p>Создание Управления внутренней безопасности</p>

Существует зло, которое угрожает каждому мужчине, каждой женщине и каждому ребенку этой великой нации. Мы должны предпринять шаги к обеспечению нашей внутренней безопасности и защитить нашу страну.

Джордж Буш вполне мог бы быть автором этих слов. Он бы наверняка им и стал, если бы более чем за полвека до него их не произнес Адольф Гитлер, когда представлял своему народу новую структуру – Гестапо. Хочется верить, что со временем госпожа История все расставит по своим местам, и Буш займет свое заслуженное место в одном ряду с Гитлером и Сталиным.

И все же одно небольшое отличие есть. Гитлер вел завоевательные войны, стремясь закончить их максимально быстро и с минимальными потерями. В частности, «Блицкриг», план по захвату СССР, также известный как «План Барбаросса», предполагал окончание войны в течение трех-

четырёх месяцев. У нынешней администрации США планы несколько обширнее. Их не интересует быстрая победа. Более того, их вообще не интересует победа как таковая. И хотя Буш объявил о победе над Ираком, любому здравомыслящему человеку понятно, что о ней не может быть и речи. Война на Ближнем Востоке ведётся ради войны. Цель её – продолжать воевать как можно дольше. Американцы не собираются покидать Ирак в частности и ближневосточный регион в целом. Вся «прелесть» войны против терроризма в том, что этого призрачного врага можно искать и «находить» где угодно. Или **не** находить. Достаточно лишь объявить о подозрениях, будто бы в какой-то стране идет подготовка террористов, – и можно вводить войска.

Кто на очереди? Иран и Сирия? Что изобретут американцы, чтобы оправдать новое вторжение? Взорвут у себя ядерный мини-заряд? Или пойдут другой проторенной дорожкой – затопят собственный авианосец, обвинив в этом «врагов»? Вероятнее всего, не без помощи своих лучших друзей – израильтян... На что они готовы пойти ради достижения поставленных целей?

Цель оправдывает средства

Именно в таком ключе высказалась 26 сентября 2001 года о предстоящей войне бывший госсекретарь США Мадлен Олбрайт (Madeleine Albright). Сия жабоподобная субстанция вообще любит эту фразу, повторяя ее как универсальную формулу при любых затратных мероприятиях. Затратных как в плане материальных ресурсов, так и, увы, человеческих жизней. Помнится, то же самое она говорила во время войны в Югославии, видимо, забыв о том, что сама какое-то время прожила в Белграде.

Интересно, что в свете событий 11 сентября эту фразу можно понять двояко, поскольку средства были не только вложенными, потраченными и потерянными, но и **полученными** – определенными группами товарищей, конечно. Причем в довольно внушительных количествах.

Если говорить глобально, ради чего весь этот спектакль затевался, то ответ никого не удивит своей оригинальностью – это все те же старые знакомые: деньги и власть. И если тему власти мы достаточно детально рассмотрели выше, то денежный вопрос требует дополнений. До сих пор мы помянули лишь сильверстайновские пять миллиардов, почившие в Пентагоне следы триллионов, а также прибыль, полученную неизвестными нам лицами на скупке пут- и колл-опционов накануне 11 сентября. Однако это далеко не все.

В подвале здания ВТЦ-4 в Нью-Йорке располагались хранилища с золотыми и серебряными слитками. 1 ноября 2001 года мэр Рудольф Джулиани заявил, что в процессе разбора завалов было извлечено драгметаллов на сумму более 230 миллионов долларов. Однако по данным на 11 сентября, слитков там было куда больше. Так, *National Real Estate Investor* сообщает о том, что в подвалах ВТЦ-4 хранилось 650 миллионов долларов золота и серебра, а британская *Timesonline* приводит детализацию сбережений, которые содержались в хранилище, принадлежавшем нью-йоркской товарной бирже *Comex*, на общую сумму 950 миллионов долларов. В числе клиентов: Банк Новой Шотландии, Банк Нью-Йорка, Банк Чейз Манхэттен, Банк Гонконга, Шанхайский Банк. И это только у *Comex*. А сколько других фирм хранило там свои слитки?

По непроверенным данным, в подвалах ВТЦ-4 «презренного металла» было на **160 миллиардов долларов!** А из-под завалов извлекли «несчастные» 230 миллионов? Куда делось остальное? Даже если изначальную сумму

считать по самому минимуму (то есть по данным *Timesonline* – чуть меньше миллиарда), то понятно, что кто-то здорово нагрел на этом руки. Не надо напоминать, кто был арендовладельцем Всемирного Торгового Центра?

Однако и это мелочи. Основная статья дохода – это собственно война. Колоссальные суммы контрактов говорят сами за себя. К примеру, в базе данных *Mergent Online* мы находим цифры по контрактам Министерства обороны за 2004 год:

Компания	Сумма контракта (доллары)
<i>Локхид-Мартин</i> (<i>Lockheed Martin</i>)	20 690 912 117
<i>Дженерал Дайнэмикс</i> (<i>General Dynamics</i>)	9 563 280 236
<i>Рейтеон</i> (<i>Raytheon</i>)	8 472 818 938
<i>Нортроп-Грумман</i> (<i>Northrop-Grumman</i>)	11 894 090 277
<i>Халлибертон</i> (<i>Halliburton</i>)	7 996 793 706
<i>Боинг</i> (<i>Boeing</i>)	17 066 412 718

Это всего только шесть корпораций, получивших многомиллиардные контракты. А в Ираке находятся сотни государственных подрядчиков!

Как происходит высасывание денег, наглядно демонстрирует один конкретный пример корпорации *Халлибертон*. Газета *Houston Chronicle* поведала, что 82 тысячи галлонов (310 тысяч литров) жидкого пропана необходимо было переправить в Багдад, чем, собственно,

Халлибертон и занялся. Однако перевозить это топливо предполагалось не из США, а из соседнего Кувейта, то есть на расстояние примерно 500 километров.

Дэйвид фон Кляйст связался с компанией, занимающейся перевозкой жидкого топлива. Ему удалось выяснить, что для транспортировки 82 тысяч галлонов жидкого пропана потребовалось бы около десяти машин при стоимости в один доллар за одну милю за каждую машину, или \$ 0,6 за километр. Итого: $0,6 \times 10 \times 500 = 3\,000$ долларов.

Дотошный фон Кляйст поинтересовался, сколько это стоило бы в случае государственного подряда, и получил ответ: две или три цены. А хоть бы и пять – на общую сумму 15 тысяч долларов. Как вы думаете, сколько получил за эту работу *Халлибертон*? А вот и не угадали. **27,5 миллионов долларов!** Можно не сомневаться, что и откат в эту сумму заложен более чем достойный. Кто платит за все это? Конечно же, налогоплательщики.

К сегодняшнему дню война в Ираке обошлась американским налогоплательщикам более чем в полтриллиона долларов. По прогнозам, публикуемым в разных источниках, эта сумма превысит два триллиона «зеленых». И все это – во имя войны с призрачным врагом. Которого почему-то до сих пор не нашли. И вряд ли найдут.

Cui Bono?

Не видно конца-края этой войне еще и потому, что Ближний Восток – это не только и не столько нефть вообще и Хусейн в частности. Это еще и извечный арабо-израильский конфликт. И повод для войны уже вторичен, ибо вряд ли какие бы то ни было военные действия в этом регионе могут обойтись без участия (даже косвенного) Израиля.

Собственно, сам Израиль этого совершенно не собираются отрицать. Уже 13 сентября 2001 года французская *Le Monde* привела слова бывшего премьер-министра Израиля Эхуда Барака:

Весь мир теперь должен начать войну против врагов Израиля.

Насчет «всего мира» и «должен» он, конечно, малость погорячился, но не будем на этом заострять внимание, ибо представители данной нации традиционно страдают манией величия и избранности. Впрочем, определенные основания на то они все же имеют, учитывая, что США давно стали военным придатком Израиля.

Как мы помним, сотрудники фирмы *Odigo* были за считанные часы предупреждены о грядущих атаках посредством электронной почты. Об этом писал израильский журнал *Ha'aretz*. Но я еще не все рассказал. Любопытный нюанс заключается как раз в том, что это был нью-йоркский филиал **израильской** фирмы. А еще об одной израильской компании – *Zim American Israeli Shipping Co*, досрочно прервавшей договор аренды с ВТЦ, – я уже поведал.

Ha'aretz повествует и о других интересных деталях. В частности, 23 декабря 2002 года он пишет о том, что в Нью-Йорке 11 сентября в числе почти трех тысяч погибших было всего лишь пять израильтян, и даже перечисляет их поименно: Алона Аврахам, Леон Лебор, Шей Левинхар, Дэниел Льюин и Хаггай Шеффи.

Это приводит нас к еще одному вопросу: если «террористы» хотели нанести максимальный ущерб, почему они решили воплотить свой план рано утром, когда лишь незначительная часть людей находилась на работе? Почему не сделать это, например, в два часа дня, когда не только все служащие оказались бы на своих рабочих местах в зданиях

ВТЦ, но и туристы наводнили бы Нью-Йорк и, в частности, смотровые площадки и рестораны башен?

Будь я террористом, спланировал бы операцию так, чтобы количество жертв и разрушений довести до максимума, а шанс быть перехваченным – до минимума. Во-первых, я бы устроил это в самый разгар рабочего дня. Во-вторых, самолеты я угонял бы из близлежащих аэропортов, причем, желательно, гигантские *Боинги-747*. Как уже упоминалось, аэропорт им. Рейгана находится всего в километре от Пентагона. Собственно, взлетел, резко развернулся и врезался в Пентагон. Что до Нью-Йорка, то в 15 километрах от Манхэттена находится аэропорт Ньюарк, а в 20 километрах – аэропорт им. Кеннеди. Это полторы и две минуты лёта, соответственно. И аналогичный сценарий: взлет, разворот, бах – и все кончено. Ни головокружительных маневров, ни петляний по окрестностям, ни отключенных ответчиков. Никто и опомниться-то не успеет! В этой связи, кстати, меня всегда удивляла привычка американцев строить аэропорты в черте города...

Можно пойти и еще дальше. Если ставилась задача причинить максимальный ущерб, то почему в качестве цели были выбраны башни-близнецы, а не, к примеру, некий ядерный объект? В частности, в 60 км к северу от Манхэттена находится атомная электростанция Индиан-Пойнт, над которой рейс *AA11* даже пролетал по пути в Нью-Йорк. Взорви самолеты подобный объект, количество жертв исчислялось бы десятками (а с учетом последствий – сотнями) тысяч человек, а обширная территория северовосточных США стала бы необитаемой на много лет вперед. Несомненно, башни-близнецы являлись символом Нью-Йорка и США, но вряд ли они были выбраны «террористами» именно по этой причине.

Как ни странно, данный вопрос затрагивается и отчетом комиссии Кина, но вот причину он приводит более чем сомнительную:

...ядерная цель представляла бы определенные трудности, поскольку воздушное пространство вокруг нее усиленно охраняется. Это делает невозможными даже рекогносцировочные полеты, и с большой долей вероятности любой лайнер был бы сбит еще до возможного столкновения.

Само по себе это заявление, конечно, не вызывает вопросов. Но почему-то я не могу поверить в то, что воздушное пространство вокруг Пентагона **менее** защищено, чем территория атомной станции, и именно в свете этого сравнения аргументация комиссии Кина выглядит очередной нелепицей.

Но вернемся к насущному вопросу. Утром 11 сентября в полицию стали поступать многочисленные жалобы от жителей Нью-Джерси, которые сообщали о том, что несколько человек восточной внешности на автостоянке во дворе многоквартирного дома забрались на крышу белого микроавтобуса и снимали на видеокамеры происходившее в Нью-Йорке, а также фотографировались на фоне горящих небоскребов, открыто выказывая при этом радость и поздравляя друг друга. Когда их восторги немного улеглись, они сели в свой микроавтобус и уехали. Однако полиция их остановила (бдительные возмущенные граждане записали номерные знаки машины). Каково же было удивление полицейских, когда вместо предполагаемых арабов перед ними предстали... израильтяне! По сообщениям канала ABC, водитель Сиван Курцберг заявил полицейскому:

Мы – израильтяне. Мы не являемся вашей проблемой. Ваши проблемы – это наши проблемы. Ваша проблема – палестинцы.

Интересно, с чего это Курцберг решил, что палестинцы являются проблемой полиции Нью-Джерси?

17 сентября 2001 года *Ha'aretz* пишет:

Пятеро израильтян, работников компании по перевозкам, базировавшейся в Нью-Джерси, находятся в камере предварительного следствия, по словам ФБР, за свое «загадочное поведение» сразу после атак на Всемирный Торговый Центр в Нью-Йорке... Эти пятеро работали в компании, принадлежащей израильтянину... Они снимали катастрофу на видео и издавали крики «радости и глумления».

ФБР заключило, что как минимум двое из задержанных являлись агентами Моссада, израильской разведки, а компания по перевозкам *Urban Moving Systems*, которой принадлежал микроавтобус, работала под патронажем Моссада и служила лишь прикрытием. ЦРУ также заметило, что компании по перевозкам частенько являются прикрытием для различных секретных операций. Что ж, им, безусловно, виднее.

Израильтян продержали в тюрьме 71 день и отпустили на родину, где они в радио-ток-шоу сказали, что им просто хотелось видеосъемкой увековечить эти события. Непонятно только, почему «работники компании по перевозкам» имели с собой видеокамеры и фотоаппараты. Может быть, они знали о чем-то заранее?

10 сентября 2001 года газета *Washington Times* опубликовала статью, которая описывала доклад, сделанный передовым военным училищем США. В этом докладе Моссад охарактеризован офицерами училища следующим образом:

Универсальные, безжалостные и коварные. Могут атаковать американские объекты и представить эти атаки делом рук палестинцев / арабов.

Ровно на следующий день грянули «теракты», в которых незамедлительно были обвинены арабы. Кстати, лозунгом Моссада является: «Путем обмана мы делаем войну».

И, наконец, у нас есть Ларри Сильверстайн. Имеет ли он какое-то отношение к Моссаду, неизвестно, но в его прочных связях с Израилем сомнений нет. *Ha'aretz* пишет:

Вскоре после событий 11 сентября премьер-министр Ариэль Шарон позвонил Ларри Сильверстайну, близкому другу и владельцу 110-этажных башен-близнецов Всемирного Торгового Центра в Нью-Йорке, с тем, чтобы узнать, все ли у него в порядке. После этого они разговаривали еще несколько раз. Два бывших премьер-министра – Бенджамин Нетаньяху, назвавший Сильверстайна другом, и Эхуд Барак, которому Сильверстайн однажды предложил должность своего представителя в Израиле, – также позвонили после катастрофы.

Что-что? Всё ли в порядке у Ларри Сильверстайна? Да пусть-таки у каждого всё будет в порядке до такой степени, как теперь стало у Ларри Сильверстайна!..

Между прочим, советник израильской зоны свободной торговли Дафна Барак подтвердила, что Сильверстайн каждый год переводит миллионы долларов Израилю. Сколько же Израиль получит в результате сорванного дедушкой Ларри пятимиллиардного куша? Это не считая пропавших слитков, хранившихся под ВТЦ...

Но вернемся к Америке. Не удивительно, что и администрация Буша сразу после трагедии без тени смущения говорила о том, сколько **пользы** принесли «террористические атаки». В частности, сам президент признал, что они открыли «широкие перспективы». Рамсфельд развил эту мысль, заявив, что события 11 сентября предоставили Америке «возможность переустройства мира, аналогичную той, что дала Вторая мировая война». Кондолиза Райс поддержала «генеральную

линию партии» во время выступления перед Советом национальной безопасности:

Давайте подумаем, как можно максимально использовать эти возможности для фундаментального переустройства мира.

А спустя год, в сентябре 2002 года, администрация президента родила очередной проект с громким названием «Национальная стратегия по безопасности США», который, в том числе, гласит:

События 11 сентября 2001 года открыли перед нами новые гигантские возможности...

А ведь еще в сентябре 2000 года правительство США издало так называемый «Проект для нового американского века: перестроение обороны Америки». В этом документе есть такие слова:

Процесс преобразования, даже если он принесет революционные изменения, скорее всего, будет долгим, при отсутствии какого-нибудь катастрофического и ускоряющего события – наподобие нового Перл-Харбора.

Среди авторов документа наши старые знакомые: Ричард Чейни, Дональд Рамсфельд, Джеб Буш и другие...

И вот он грянул, новый Перл-Харбор, которого Буш и его кукловоды ждали, словно манны небесной. И, как уже должно стать очевидным, не только ждали, но и тщательно готовили.

Так может быть, стоит еще раз задаться вопросом: **cui bono**? Кому на самом деле были выгодны «теракты» 11 сентября? Кто извлек из последствий наибольшее количество дивидендов? Неужели арабы? Искренне верю, что на эти вопросы, дорогие друзья, вы теперь готовы ответить самостоятельно...

Самострелы и самообманы

16 мая 2002 года из уст Кондолиззы Райс прозвучала фраза, которую я уже частично приводил. Теперь цитирую полностью:

Вряд ли кто-то мог предположить, что эти люди захватят самолеты и врежутся на них во Всемирный Торговый Центр, затем захватят еще один и обрушат его на Пентагон; что они попытаются использовать ... угнанный самолет в качестве боевого снаряда.

Если верить ей и другим правительственным чинам, то подобное использование авиалайнеров застало их врасплох, ибо под угоном самолета, как правило, подразумевается захват лайнера вместе с пассажирами в качестве заложников, экстренная посадка и формулировка требований с целью политического давления.

От теории к практике

Как известно, факты – вещь упрямая, а они нам говорят о том, что разыгранный 11 сентября сценарий – пусть даже чисто теоретически – прорабатывался давно и неоднократно.

В частности, в декабре 1994 года вооруженная алжирская группа исламистов в Париже захватила самолет авиакомпании *Air France* и угрожала влететь на нем в Эйфелеву башню. В октябре 1996 израильская разведка донесла о плане террористов угнать израильский самолет и обрушить его на Тель-Авив. В августе 1998 года по сообщениям разведки группа арабов собиралась «вогнать» международный рейс во Всемирный Торговый Центр в Нью-Йорке...

Другими словами, сама идея являлась далеко не новой, и Райс как минимум лукавила. Вряд ли она не знала и о том, что с 1999 года NORAD проводил учения, на которых отрабатывался именно этот сценарий: захваченные террористами самолеты обрушивались на различные цели, чтобы вызвать массовые жертвы и разрушения. Причем одной из предполагаемых целей был как раз Всемирный Торговый Центр. 3 апреля 1995 года журнал *Time Magazine* сообщил о сценарии учений, где радиоуправляемый самолет врывается в здание Капитолия. В августе 1997 года FEMA выпустило в свет руководство по противодействию терроризму, на обложке которого изображены башни-близнецы под прицелом (рис. 72). В апреле 2001 года NORAD планировал учения, в которых самолет врвался в здание Пентагона. Однако этот сценарий был впоследствии отвергнут как слишком **неправдоподобный**.



Рис. 72. Обложка руководства FEMA по противодействию терроризму

Таким образом, заявление о том, что никто не мог предположить использование гражданских самолетов в качестве орудия разрушения, мягко говоря, не соответствует действительности.

Теперь обратимся к другим событиям. Утром 7 июля 2005 года в лондонском метро и в автобусе прогремели взрывы. В результате предполагаемых террористических актов погибло 52 человека и около 700 получили ранения. Вечером того же дня управляющий фирмы по кризисным ситуациям *Вайзор Консалтантс* и бывший служащий Сколтенл-Ярда Питер Пауэр (Peter Power) дал интервью на радио *BBC*, фрагменты которого я привожу:

Пауэр: В 9:30 этим утром мы проводили учения, в ходе которых одновременные взрывы имитировались точно на тех железнодорожных станциях, где это произошло на самом деле, и у меня все еще волосы стоят дыбом от этого.

Ведущий: Еще раз, чтобы понять: вы проводили учения, чтобы посмотреть, как реагировать на ситуацию, и это случилось на самом деле, пока вы проводили учения?

Пауэр: Совершенно верно... Мы это планировали с одной компанией, и по понятным причинам я не буду называть ее имени, но они слушают нас, и они знают. У нас в комнате было полно менеджеров по кризисным ситуациям, и в течение пяти минут мы смогли принять решения, когда поняли, что все это происходит на самом деле...

Это в точности повторяет сценарий 11 сентября, когда во время учений произошли «теракты». До боли знакомый почерк, и я никогда не поверю, что лондонские взрывы случайно совпали с учениями. Максимальное допущение, которое я готов сделать, это что власти заранее прознали о готовящихся терактах и именно на это время назначили соответствующие учения. Да и в это верится с большой натяжкой. Буш и Блэр – близнецы-братья. ББББ...

Невозможный коктейль

Официально утверждается, что взрывы в Лондоне были проведены с помощью трипероксида триацетона, или ТАТР (triacetone triperoxide), также известного как «мать сатаны». Коварство его заключается в том, что взрыв не образует пламени, благодаря чему вся энергия обращается в мощнейшую ударную волну. Предположительно это любимый «коктейль» террористов-смертников. Удобен он тем, что являет собой белые кристаллы, похожие на соль или сахар, и не «вынюхивается» специально натасканными на взрывчатку собаками. Есть у ТАТР и недостаток – он крайне нестабилен и очень легко детонирует.

Поэтому в следующий раз его решили «собрать» на борту самолета, притащив все компоненты с собой. Насмотревшись голливудских ужастиков, британские и американские власти придумали сказку о том, как в августе 2006 года группа террористов задумала взорвать несколько самолетов во время перелета между США и Великобританией. В ручной клади злоумышленники якобы пытались пронести на борт составляющие для изготовления ТАТР, которые можно купить в обычных магазинах: ацетон, серную кислоту и перекись водорода. Саму взрывчатку они намеревались сострять в туалете самолета – и тут же лайнер взорвать. Захватывающий сюжет для очередного голливудского блокбастера!

Однако реальная жизнь имеет неприятное свойство отличаться от иллюзий, которыми вскормлен обыватель. Непосредственно на нас это отразилось тем, что стало невозможным пронести в ручной клади вменяемое количество напитков, детского питания, сиропа от кашля, зубной пасты и даже губной помады. И правильно – ведь всем известно, что испокон веков террористы очень любят маскировать серную кислоту под губную помаду, а ацетон –

под зубную пасту... Самое обидное, что меры эти абсолютно необоснованные, поскольку даже если одна треть пассажиров самолета пронесет с собой ацетон, вторая треть – серную кислоту, а третья – перекись водорода, то сконструировать бомбу на борту самолета у них все равно не получится при всем старании!

Для приготовления трипероксида триацетона требуются **концентрированные** составляющие. Трехпроцентная перекись водорода, которая продается в аптеках, не подойдет, для начала ее придется выпаривать, повышая концентрацию. Но, допустим, это сделано заранее, и на борт пронесен концентрат. Также заранее можно смешать его с ацетоном. Однако остальные операции нужно проводить уже на месте. В эту смесь следует добавлять кислоту – по одной капле, при непрерывном охлаждении и помешивании. Данный процесс занимает несколько часов и сопровождается интенсивными ядовитыми испарениями, для удаления которых требуется мощная вытяжка. Мне кажется, я не сильно ошибусь, если скажу, что туалеты в самолетах таковыми не оборудованы. Кроме того, никто не позволит пассажиру сидеть в туалете несколько часов кряду – таких расстройств желудка, равно как и запоров, не бывает.

В принципе, уже здесь идея создания ТАТР на борту лайнера выглядит абсолютно несуразной. Но я все-таки закончу.

После полного смешивания компонентов получившаяся смесь должна отстояться не менее суток при температуре чуть выше нуля, но определенно ниже +10 градусов по Цельсию, иначе вместо трипероксида сформируется дипероксид. За этот период времени кристаллизуется искомый ТАТР. Его путем фильтрации отделяют от остальной жидкости, которую выливают. Полученные кристаллики высушивают и хранят опять же при температуре ниже +10 градусов.

Данное описание сделано мной при участии химика, попросившего не называть его имени. Также умышленно опущена одна ступень процесса и немного изменены другие – это чтобы меня не попытались обвинить в пособничестве терроризму. Однако принцип, временные рамки и необходимые для производства препарата условия сохранены. И хотя при определенном желании, мастерстве, терпении и наличии оборудования ТАТР можно приготовить даже дома, очевидно, что ни один авиарейс даже теоретически не в состоянии предоставить террористам ни времени, ни условий для изготовления этой взрывчатки. Так что пускай ББББ со своими страшилками отправляются туда, откуда не возвращаются.

На фоне этого хочется задать вопрос, который можно уже считать риторическим. Друзья мои, не возникает ли у вас ощущения, что террористами зачастую называют вовсе не тех, кого следует ими называть? Я не говорю, что терроризма в «традиционной» форме не существует вовсе. Но почему-то слишком уж часто в роли террористов выступают те, кто как раз и призван нас от них защищать. Не следует ли из этого, что сама проблема мирового терроризма очень сильно раздута?

Может быть, стоит задуматься и о других подобных «терактах»? Так ли все однозначно? Ведь это происходит повсеместно, не только в США. Про взрывы в Лондоне мы уже говорили. А как в этом свете относиться к взорванному поезду в Мадриде? Кто взрывал жилые дома в Москве в 1999 году? Кто устраивал взрывы в метро? Сколько из этих «терактов» на самом деле являлись «самострелами»? И сколько их, не дай бог, еще может произойти?..

Послесловие

В своих многочисленных попытках связаться с экспертами и специалистами я столкнулся с весьма странным явлением – определенной реакцией людей, не согласных с тем, что я делаю. И хотя упомянутый мной Факторович был первым и наиболее хамоватым, он далеко не единственный, кто меня «послал» открытым текстом. Я силился понять причину подобной агрессии, и вскоре мне ее озвучили. Почему-то многие считают святым и неприкосновенным все, что касается 11 сентября, и поэтому противятся любым попыткам начать ворошить эти события и докопаться до истины, считая это кощунством.

А теперь представим себе ситуацию, которую я воспроизвожу с подачи Дэйвида фон Кляйста. Мы отправляем близкого человека на автобусе из Москвы в Тулу (из Ростова-на-Дону в Луганск, из Томска в Новосибирск, из Бостона в Нью-Йорк, из Севастополя в Керчь...). Красный *Икарус* собирает своих пассажиров и трогается. Вечером того же дня из новостей мы узнаем, что красный *Икарус*, следовавший по маршруту Москва – Тула (Ростов-на-Дону – Луганск, Томск – Новосибирск, Бостон – Нью-Йорк, Севастополь – Керчь...) на 47-ом километре трассы вылетел в кювет, не справившись с управлением на мокрой от дождя дороге, после чего загорелся и взорвался. Все пассажиры числятся погибшими или пропавшими без вести. Спустя несколько дней обнаруживается, что в районе 47-го километра трассы в то самое время гуляли туристы и случайно стали свидетелями того, как... белый *Неоплан* соскользнул с дороги, загорелся и взорвался, и засняли догорающий белый автобус на видео. Разве не будет первой нашей реакцией попытаться узнать, что в таком случае

случилось с *Икарусом*, и где все его пассажиры, включая близкого нам человека? Разве мы попытаемся проигнорировать свидетелей или станем устраивать нападки на них за то, что они видели и засняли? Разве будет это кощунством или неуважением к пропавшим без вести? Уверен, что как раз наоборот – ради близкого человека мы будем грызть землю, чтобы докопаться до истины.

А ведь ситуация, если вдуматься, совершенно аналогичная. Просто масштаб другой. И люди просто отказываются верить в то, что такое возможно в государственном масштабе. Это противоречит их убеждениям, а ЭСУ не пускает их на ту дорожку, по которой им подсознательно очень не хочется идти. Как метко заметил Дэйвид Гриффин, они признают:

...вся аргументация очень убедительна и логична, но это идет вразрез с нашим мировоззрением, поэтому мы придумаем что-нибудь, но найдем способ и повод в это не поверить.

Очень надеюсь, друзья мои, что ваша ЭСУ эту проверку выдержала...

Из всего обилия доступных материалов по интересующим нас событиям я старался выбрать самое основное. Существует множество подробностей, окружающих каждый эпизод, которые я лишь вскользь упомянул, а некоторые моменты и опустил вовсе, потому что не посчитал их принципиальными именно в контексте данной книги, несмотря на то, что они фигурируют во многих источниках. «Растекаться» на 600 страниц, утомляя читателя лишними выкладками, совершенно не входило в мои планы. Тем не менее, я считаю, что мне удалось достаточно убедительно показать полную несостоятельность официальной теории заговора в отношении событий 11 сентября. Ведь до сих пор не было представлено ни одного серьезного доказательства, подтверждающего официальную

версию. **Ни одного!** Да и откуда им взяться? Зато с избытком присутствуют сокрытие улик, искажение фактов, фальсификация данных и противоречия на каждом шагу. Если у кого-то из вас возникнет желание углубиться в исследования, то все источники информации приведены ниже, и мне остается лишь пожелать энтузиасту удачи в дальнейших изысканиях. В любом случае, у вас теперь есть достаточно пищи для размышлений, чтобы прийти к собственным выводам и о многом задуматься.

Многие называют день 11 сентября 2001 года началом Третьей мировой войны. Не уверен, насколько я разделяю эту точку зрения, но развернутая с того дня пропаганда явно свидетельствует в ее пользу.

С недавних пор я стал заглядывать на Интернет-сайт Управления иммиграционной и таможенной правоохраны США. Мой взгляд наткнулся на изображение «ползунка», который извещает о текущем состоянии безопасности в стране. Эта пятибалльная цветовая шкала была введена сразу после событий 11 сентября, и каждый цвет на ней соответствует уровню террористической угрозы на данный момент. Зеленый означает, что угрозы нет и страна может спать спокойно. Далее идет синий, за ним желтый, потом оранжевый и, в конце концов, красный. Последний, видимо, сигнализирует о том, что спецслужбы снова что-то там проворонили и террористы уже проникли на территорию страны, минируют какое-нибудь здание или угоняют самолет, словом, «спасайся кто может»! Это мне напоминает плохую антивирусную программу для компьютера, которая вместо того, чтобы отловить вирус в момент его вторжения в систему, задним числом кричит «караул, все пропало, у вас все заражено, щас рванет!», тем самым снимая с себя всю ответственность за последствия. Спасение утопающих – дело рук самих утопающих.

National Threat Advisory

Elevated



Рис. 73. Ползунок уровня террористической опасности: «Повышенный – существенный риск террористических атак»

Сегодня «цвет безопасности» – желтый (рис. 73). И вчера он был желтым. И позавчера... Глядя на этот ползунок, я подумал, что фактически с помощью такого нехитрого «переключателя» можно манипулировать настроением американцев – от полного спокойствия до паники с животным страхом. Все, что требуется, это передвинуть его на деление или два в ту или иную сторону. Чем не тумблер для управления толпой? Гениально, просто и цинично донельзя! И хотя официально считается, что текущее положение ползунка зависит от каких-то реальных событий и собранных спецслужбами сведений, я очень сомневаюсь, что это так. Хотя бы потому, что задача спецслужб как раз и заключается в том, чтобы для народа всегда был **зеленый цвет** (отлавливание вируса в момент вторжения!), а всю опасность в себя «впитывали» и оперативно разруливали многочисленные трех- и четырехбуквенные правительственные агентства, на содержание которых налогоплательщики тратят миллиарды долларов своих кровно заработанных денег. К слову, за последние семь лет я не припомню случая, чтобы значение этой шкалы хоть раз опустилось до зеленой отметки. И немудрено – народ необходимо поддерживать в состоянии постоянной легкой паники. Чтобы не чувствовал себя слишком вольготно...

В ходе повествования я называл fuck-тами все те небывлицы, которыми пичкали доверчивых обывателей

американские спецслужбы, их неподражаемый президент со своей свитой и прочно прогнувшиеся под них СМИ. Ну да ладно, это их, американцев, дело. Меня гораздо больше беспокоит другое. Почему столько лет в **нашей** стране дурили народ? Почему **наши** СМИ подхватили эту песню о террористах-смертниках? Почему этот американский fuck впихивали нам **наши** же политики посредством **наших** же СМИ? Неужто и они «купились» на американскую ахинею?

Вопросы во многом риторические, и ответов может быть два: либо наши власти действительно такие безмозглые, во что верится с большим трудом, либо... запудривание мозгов населению происходит сознательно. Я ни секунды не сомневаюсь в том, что наверху прекрасно знают если не всё, то достаточно. Почему об этом не знаем мы? Почему очень многие мои сограждане, сто́ит мне только завести разговор о своем видении событий 11 сентября, до сих пор закатывают глаза и отмахиваются от меня ярлыком «конспироложец»?

А коль скоро наши товарищи наверху осведомлены обо всем и продолжают нас кормить сказками, значит, они тоже являются частью сговора, они тоже соучастники. И только ли одной лишь дипломатией можно объяснить тот факт, что российский президент до сих пор не направил американскому главе открытое письмо примерно следующего содержания?

Уважаемый господин президент Соединенных Штатов Америки!

Мы ценим традиции российско-американских отношений и всячески стараемся способствовать плодотворному сотрудничеству между нашими двумя странами. Но нам хотелось бы провести четкую грань между общими интересами и Вашими попытками навязать нам свои догмы, не имеющие отношения к реальности.

Мы прекрасно осведомлены о том, кто стоял за так называемыми «террористическими атаками» 11 сентября 2001 года. Если Вы методом обмана своего народа продвигаете свои идеи и воплощаете в жизнь сомнительные планы, то, в конце концов, это внутреннее дело Вашего государства, и не нам давать Вам советы. Но я не позволю обманывать свой мой народ и не дам втянуть мою страну в истерию псевдо-терроризма. Российские граждане должны и будут знать правду.

Мы знаем, что атаки 11 сентября 2001 года были организованы с Вашего одобрения и с Вашим участием с целью навязать тоталитарный режим внутри страны и затеять серию войн на Ближнем Востоке. Мы знаем, что башни-близнецы были снесены серией взрывов. Мы знаем, что ни Усама бен Ладен, ни аль-Каеда, ни один из девятнадцати «угонщиков» не имеют никакого отношения к событиям этого дня. Мы знаем, что самолеты были беспилотными и управлялись дистанционно, являясь лишь отвлекающим маневром. Это знаем мы, это знаете и Вы. Это будут знать и граждане России, и ложь Вашей администрации станет достоянием гласности в России. Я как президент страны обязан защищать интересы своих граждан, и я не могу их предать.

Искренне надеюсь на понимание с вашей Вашей стороны и верю, что это не повредит дальнейшим отношениям между нашими странами.

С уважением,

Президент Российской Федерации

Хорошо бы нам такого президента, правда? Увы, я не строю иллюзий и прекрасно понимаю: это чистая политика, и в ней есть свои правила игры, нарушать которые не принято. («Ничего личного, просто бизнес!») Очевидно, что официальное разоблачение на высшем уровне просто не входит в интересы руководства нашей страны. Во-первых, глупо надеяться, что это не повлияет на отношения между

Россией и США, а позволить себе разбрасываться такими «друзьями» наши власти не могут – как минимум, о недвижимости в Майами придется позабыть.

А во-вторых, россияне могут начать задавать слишком много лишних вопросов и прийти к очень опасным выводам. У нас ведь тоже и дома взрывали, и метро... Да и не только у нас. А ведь подобное заявление имело бы оглушительный мировой резонанс! Только зачем мутить воду? Ведь пока над всеми нами нависает «угроза мирового терроризма», можно и дальше манипулировать людьми в интересах большой политики. А в ней, как известно, интересы и жизни людей не просто не берутся в расчет, а являются обычной разменной монетой.

Так что, дорогие обыватели, расслабьтесь и получите удовольствие. Кажется, так рекомендуется поступать в тех случаях, когда изнасилование неизбежно? Подключитесь к своей Матрице, живите в своем маленьком мире и варитесь в собственном соку.

К счастью, я пишу для тех, кто считает, что голова дана человеку, прежде всего, чтобы думать. Помните слова из *Секретных материалов*? Истина где-то рядом. The truth is out there... Давайте вместе попробуем до нее докопаться и оценить ее значимость. После чего донесем ее хотя бы до нашего ближайшего окружения – и будем надеяться, что они тоже не подведут.

Я свой шаг сделал. Теперь ваш ход, и от него зависит будущее наших потомков. Поблагодарят они нас за активность или проклянут за бездействие? Каким мы оставим им этот мир?

Выбор за нами...

Литература и ссылки

Книги

1. **9/11 Commission Report**
Отчет Комиссии по Террористическим атакам на Соединенные Штаты
2. David Ray Griffin, **Debunking 9/11 Debunking**
Дэйвид Рэй Гриффин «Разоблачение разоблачения 11 сентября»
3. David Ray Griffin & Peter Dale Scott, **9/11 and American Empire**
Дэйвид Рэй Гриффин и Питер Дейл Скотт «11 сентября и Американская империя»
4. David Ray Griffin, **The New Pearl Harbor**
Дэйвид Рэй Гриффин «Новый Перл-Харбор»
5. David Ray Griffin, **The 9/11 Commission Report: Omissions and Distortions**
Дэйвид Рэй Гриффин «Отчет комиссии по 11 сентября: пропуски и искажения»
6. Ralph Rene, **NASA Mooned America**
Ральф Рене «Как NASA показало Америке Луну»
7. Ralph Rene, **The Last Skeptic of Science**
Ральф Рене «Последний скептик науки»

Документальные фильмы

1. 9-11 Coincidences
Совпадения 11 сентября

2. 9/11 Myths
Мифы 11 сентября
3. 911 Ripple Effect
11 сентября и волновой эффект
4. Loose Change (2nd Edition & Final Cut)
Разменная монета (2-ая редакция и окончательная версия)
5. Pandora's Black Box
Черный ящик Пандоры
6. The Pentacon
Пентакон
7. The Pentagon Flyover – How They Pulled It Off
Пролет Пентагона – как это было
8. Zeitgeist
Дух времени

Информационные Интернет-ресурсы

1. <http://911exposed.org>
2. <http://911review.org>
3. <http://9eleven.info>
4. <http://americanfreepress.net>
5. <http://cooperativeresearch.org>
6. <http://hoodwinkedatshanksville.blogspot.com>
7. <http://killtown.911review.org>
8. <http://mirror.co.uk>
9. <http://pentagon.afis.osd.mil>
10. <http://physics911.ca>
11. <http://post-gazette.com>
12. <http://skeptosis.blogspot.com>
13. <http://ssdi.rootsweb.ancestry.com>
14. <http://team8plus.org>

15. <http://thepittsburghchannel.com>
16. <http://www.911-strike.com>
17. <http://www.911truthseekers.org>
18. <http://www.apfn.net>
19. <http://www.arcticbeacon.com>
20. <http://www.avweb.com>
21. <http://www.bbc.co.uk>
22. <http://www.bts.gov>
23. <http://www.china.org.cn>
24. <http://www.commongroundcommonsense.org>
25. <http://www.conspiracypenpal.com>
26. <http://www.counterpunch.org>
27. <http://www.declarepeace.org.uk>
28. <http://www.exler.ru>
29. <http://www.flight93crash.com>
30. <http://www.freedomfiles.org>
31. <http://www.globalfire.tv>
32. <http://www.government-propaganda.com>
33. <http://www.guardian.co.uk>
34. <http://www.mergentononline.com>
35. <http://www.muckrakerreport.com>
36. <http://www.nineelevenc.co.uk>
37. <http://www.onlinejournal.com>
38. <http://www.pentagonresearch.com>
39. <http://www.pilotsfor911truth.org>
40. <http://www.prisonplanet.com>
41. <http://www.propagandamatrix.com>
42. <http://www.ratical.org>
43. <http://www.rense.com>
44. <http://www.rumormillnews.com>
45. <http://www.scholarsfor911truth.org>
46. <http://www.serendipity.li>
47. <http://www.texasrainmaker.com>
48. <http://www.the7thfire.com>
49. <http://www.thepentacon.com>
50. <http://www.usatoday.com>
51. <http://www.whatreallyhappened.com>

52. <http://www.whitehouse.gov>
53. <http://www.zap16.com>
54. http://z10.invisionfree.com/Loose_Change_Forum

Фотографии, схемы, изображения

1. <http://bp3.blogger.com>
2. <http://davesweb.cnhost.com>
3. <http://maps.google.com>
4. <http://science.howstuffworks.com>
5. <http://thewebfairy.com>
6. <http://www.911-strike.com>
7. <http://www.911exposed.org>
8. <http://www.911research.com>
9. <http://www.airdisaster.com>
10. <http://www.airforceworld.com>
11. <http://www.airlines.net>
12. <http://www.fas.org>
13. <http://www.fema.gov>
14. <http://www.flickr.com>
15. <http://www.freedomfiles.org>
16. <http://www.horsfall9.freemove.co.uk>
17. <http://www.lmc.ep.usp.br>
18. <http://www.nickgroen.nl>
19. <http://www.oxford911truth.bravehost.com>
20. <http://www.thepentagon.com>
21. <http://www.wikipedia.com>