

12+

Теодор Уайлд

ЗОНА 51

СЕКРЕТЫ ВОЕННЫХ И ЗАГАДКИ НЛО



Теодор Уайлд

**Зона 51: Секреты
военных и загадки НЛО**

«Издательские решения»

Уайлд Т.

Зона 51: Секреты военных и загадки НЛО / Т. Уайлд —
«Издательские решения»,

От Розуэлла до «штурма Зоны 51» — история главной военной тайны Америки. Книга соединяет рассекреченные документы ЦРУ, свидетельства пилотов и рассказы жителей Невады. Что скрывается за наблюдениями НЛО? Какие технологии рождались в ангарах Зоны 51? И почему миф о пришельцах не умирает? Откройте правду за завесой секретности.

Содержание

Часть 1. Истоки тайны: становление Зоны 51	6
Глава 1. Рождение легенды: как появилась Зона 51	6
Глава 2. U-2: первый секрет Зоны 51 и первые «НЛО»	9
Глава 3. SR-71 Blackbird: сверхзвук, который пугал очевидцев	12
Глава 4. A-12 Archangel: предшественник F-117	15
Глава 5. F-117 Nighthawk: невидимость и «треугольные НЛО»	18
Глава 6. Проект «Аврора»: миф или реальность?	22
Глава 7. Инфраструктура Зоны 51: ангары, взлётные полосы, подземные уровни	25
Конец ознакомительного фрагмента.	27

Зона 51: Секреты военных и загадки НЛО

Теодор Уайлд

© Теодор Уайлд, 2026

ISBN 978-5-0070-5264-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Часть 1. Истоки тайны: становление Зоны 51

Глава 1. Рождение легенды: как появилась Зона 51

В середине 1950-х годов, на пике холодной войны, Соединённые Штаты столкнулись с острой необходимостью получить достоверные разведданные о военных возможностях Советского Союза. Существующие методы разведки — агентурная сеть, анализ открытых источников — не давали полной картины. Особенно тревожили американцев темпы развития советской ракетной и авиационной программ. Требовался прорыв — и он пришёл в виде высокотехнологичного решения.

Предпосылки создания

К 1954 году ЦРУ инициировало секретную программу под кодовым названием *Aquatone*. Её целью стало создание высотного разведывательного самолёта, способного летать на недостижимой для советских средств ПВО высоте и вести фоторазведку над территорией СССР. Будущий самолёт, который позже получит обозначение U-2, требовал особых условий для испытаний: удалённого места с хорошей погодой, минимальной вероятностью наблюдения со стороны и подходящей инфраструктурой.

Выбор пал на пустыню Невада — регион, идеально отвечавший всем требованиям. Здесь уже располагался **Невадский испытательный и тренировочный полигон** (Nevada Test and Training Range), где проводились ядерные испытания. Это означало наличие:

- развитой сети дорог;
- взлётно-посадочных полос;
- системы безопасности и охраны;
- минимального гражданского населения в округе.

Место рождения Зоны 51

В 44 милях (около 70 км) к северо-западу от Лас-Вегаса, у солёного озера Грум-Лейк, военные обнаружили заброшенный аэродром времён Второй мировой войны. Его длинные полосы, сформированные естественным образом из высохшего дна озера, идеально подходили для взлёта и посадки тяжёлых самолётов.

Именно здесь, в 1955 году, началось создание объекта, который в документах ЦРУ получил обозначение **Area 51** — «Зона 51». Официально это место числилось как «Участок 51» (Area 51) в рамках обширного Невадского испытательного полигона.

Первоначальное назначение: программа U-2

Главной задачей новой базы стали испытания и эксплуатация высотного разведывательного самолёта **Lockheed U-2**. Этот аппарат, разработанный под руководством легендарного конструктора Кларенса «Келли» Джонсона в секретном подразделении Lockheed — *Skunk Works*, обладал уникальными характеристиками:

- максимальная высота полёта — свыше 213 км (70000 футов);
- дальность полёта — более 4600 км;
- возможность вести высококачественную фоторазведку с большой высоты.

Первые полёты U-2 с Грум-Лейк начались в **августе 1955 года**. Пилоты и инженеры работали в условиях абсолютной секретности. Самолёты, персонал и оборудование доставлялись на базу под прикрытием различных легенд.

Географические и стратегические преимущества

Почему именно это место стало идеальным для секретной программы? Рассмотрим ключевые факторы:

— **Удалённость и изоляция.** Пустыня Мохаве — один из самых безлюдных регионов США. Ближайший населённый пункт — городок Рэйчел — находится в десятках миль от базы. Это минимизировало риск случайных наблюдений.

— **Погодные условия.** Регион отличается высокой солнечной активностью и низкой облачностью — идеальные условия для испытательных полётов и фоторазведки.

— **Естественная защита.** Окружающие горы и обширные пространства солончаков создавали естественную преграду для любопытных.

— **Инфраструктура.** Существовавшие взлётно-посадочные полосы на дне озера Грум позволяли сразу начать испытания без масштабного строительства.

— **Близость к другим военным объектам.** Расположение недалеко от **авиабазы Эдвардс** в Калифорнии позволяло быстро перебрасывать технику и специалистов.

— **Режим секретности.** Уже существующая система охраны Невадского полигона, где проводились ядерные испытания, легко распространилась на новый объект.

Первые шаги секретной базы

На начальном этапе инфраструктура Зоны 51 была минимальна: несколько временных ангаров, служебные помещения, топливозаправщики. Персонал жил во временных постройках. Всё было подчинено одной цели — обеспечить бесперебойную работу программы U-2.

Ключевую роль в организации работы базы сыграл **Кларенс «Келли» Джонсон**. Его команда из *Skunk Works* не только создавала самолёты, но и организовывала весь цикл испытаний. Джонсон установил жёсткие правила секретности:

- запрет на любые упоминания о Зоне 51 в открытой переписке;
- использование кодовых обозначений для всех программ;
- строгий контроль за перемещением персонала;
- система пропусков и идентификации.

Официальные свидетельства

Долгое время правительство США отрицало существование Зоны 51. Ситуация изменилась в **2013 году**, когда ЦРУ официально рассекретило документы, подтверждающие:

- факт создания базы в 1955 году;
- её первоначальное назначение — испытания U-2;
- роль ЦРУ и Lockheed в реализации программы.

В рассекреченных документах прямо говорится: *«Участок у озера Грум был выбран из-за его удалённости, хороших погодных условий и наличия естественных взлётно-посадочных полос».*

Свидетельства очевидцев

Хотя в 1950-х доступ на базу был строго ограничен, некоторые детали стали известны благодаря воспоминаниям ветеранов программы U-2:

— **Фрэнк Пайлс**, один из первых техников на базе, вспоминал: *«Мы приехали в пустыню, где не было ничего, кроме нескольких ангара и палаток. Но уже через несколько месяцев это место превратилось в настоящий испытательный центр».*

— **Ричард Прайор**, пилот U-2, описывал первые полёты: *«Когда ты поднимаешься на 70000 футов, земля выглядит совершенно иначе. Ты понимаешь, что делаешь что-то невероятное, но при этом должен хранить молчание».*

Значение рождения Зоны 51

Создание Зоны 51 стало поворотным моментом в истории американской разведки и военной авиации. Эта база:

- позволила реализовать программу U-2, давшую США критически важные разведданные в 1950—1960-х годах;
- заложила основы для последующих секретных авиационных программ (A-12, F-117 и др.);

- создала прецедент для существования высокосекретных военных объектов в США;
- породила мифы и легенды, которые будут сопровождать её на протяжении десятилетий.

Так, в безлюдной пустыне Невада, под покровом строжайшей секретности, родилась легенда — Зона 51. Её история началась с высотного разведчика U-2, но вскоре она станет центром самых амбициозных и засекреченных авиационных программ США, а её имя войдёт в массовую культуру как символ тайн и загадок.

Глава 2. U-2: первый секрет Зоны 51 и первые «НЛО»

В середине 1950-х годов, когда первые прототипы Lockheed U-2 начали подниматься в небо над пустыней Невада, мало кто мог представить, что эти полёты не только изменят ход холодной войны, но и положат начало целой эпохе наблюдений неопознанных летающих объектов. Высотные полёты U-2 стали одним из ключевых факторов, породивших волну сообщений о НЛО в США в конце 1950-х.

Технические особенности U-2 и их визуальные эффекты

Lockheed U-2 обладал уникальными характеристиками, которые делали его не только эффективным разведчиком, но и объектом, способным сбить с толку случайного наблюдателя:

— **Высота полёта.** Самолёт мог подниматься на высоту свыше 21,3 км (70000 футов) — значительно выше обычных пассажирских и военных самолётов того времени.

— **Скорость.** Крейсерская скорость около 760 км/ч позволяла ему долго находиться в зоне наблюдения.

— **Конструкция.** Длинные крылья (размах 24,4 м) и обтекаемый фюзеляж создавали особые оптические эффекты при отражении солнечного света.

— **Отражающая поверхность.** Полированная металлическая обшивка самолёта действовала как зеркало, многократно усиливая блики.

Эти особенности приводили к удивительным визуальным эффектам:

— на закате или рассвете U-2 мог отражать солнечный свет подобно гигантскому зеркалу, создавая яркие вспышки;

— на большой высоте конденсационный след практически не образовывался, что делало полёт «бесследным» — в отличие от обычных самолётов;

— из-за большой высоты и скорости наблюдатели не слышали звука двигателя, что усиливало впечатление «неземного» происхождения объекта.

Первые сообщения о «НЛО», вызванных U-2

Уже в 1955—1956 годах, во время испытательных полётов над Невадой, начали поступать сообщения от гражданских наблюдателей и даже военных диспетчеров о странных объектах в небе.

Типичные описания очевидцев:

— «яркий серебристый объект, медленно плывущий по небу»;

— «свет, который менял интенсивность, то вспыхивая, то затухая»;

— «объект без видимых крыльев или движущихся частей»;

— «светящееся тело,двигающееся бесшумно на огромной высоте».

Многие наблюдатели, особенно в сумерках, описывали U-2 как «огромный светящийся диск» или «шар», что идеально вписывалось в формирующийся образ «летающей тарелки».

Официальные свидетельства и рассекреченные документы

Долгое время связь между U-2 и сообщениями о НЛО оставалась засекреченной. Только после рассекречивания документов ЦРУ в 2013 году эта связь стала очевидной.

В отчёте ЦРУ 1957 года прямо указывалось:

«Значительное число сообщений о неопознанных летающих объектах, полученных в последнее время, может быть объяснено испытательными полётами самолёта U-2 над территорией Соединённых Штатов. Высотный полёт, отражение солнечного света от полированной поверхности и отсутствие звукового сопровождения создают впечатление „неземного“ происхождения объекта».

Меморандум ВВС США от 1956 года содержал следующую рекомендацию:

«В случаях поступления сообщений о „НЛО“ на высотах свыше 60000 футов следует проверять график испытательных полётов U-2 в регионе».

Конкретные случаи наблюдений

Рассмотрим несколько документированных случаев, когда U-2 был ошибочно принят за НЛО:

— **Случай в штате Юта (1956).** Группа туристов в национальном парке наблюдала «огромный серебристый диск», медленно двигавшийся с запада на восток. Они описали его как «идеально круглый, без каких-либо деталей, излучающий мягкий свет». Позже выяснилось, что в это время над регионом проходил испытательный полёт U-2 из Зоны 51.

— **Инцидент в Аризоне (1957).** Диспетчеры аэропорта Финикса зафиксировали на радаре неопознанный объект на высоте 68000 футов. Визуальные наблюдения подтвердили наличие «яркого светящегося тела». После проверки оказалось, что это был U-2, выполнявший перелёт из Невады в Калифорнию.

— **Случай в Нью-Мексико (1958).** Несколько фермеров сообщили о «странном серебристом объекте, который висел в небе несколько часов, иногда меняя высоту». Это наблюдение совпало с испытательным полётом U-2, тестировавшим новую фотокамеру.

Роль ВВС и ЦРУ в объяснении феномена

Когда сообщения о НЛО стали массовыми, ВВС США создали программу **Project Blue Book** (1952—1969) для изучения феномена. Однако из-за секретности программы U-2 исследователи Blue Book не могли получить доступ к информации о полётах высотных разведчиков.

Это приводило к парадоксальным ситуациям:

— когда Blue Book классифицировала случай как «необъяснённый», истинной причиной мог быть полёт U-2;

— пилоты коммерческих авиалиний сообщали о «НЛО», не зная, что наблюдают секретный военный самолёт;

— военные диспетчеры, не имея доступа к графикам полётов U-2, не могли идентифицировать объекты.

Свидетельства участников программы U-2

Пилоты и инженеры, работавшие с U-2, позже делились воспоминаниями о том, как их полёты порождали слухи об НЛО.

Полковник Ричард Прайор, пилот U-2 с 1956 года, вспоминал:

«Мы знали, что нас видят. Иногда я специально проверял, как самолёт выглядит с земли — на закате он действительно выглядел как огромная светящаяся тарелка. Но нам было строго запрещено обсуждать это с кем-либо».

Джим Смит, инженер программы U-2, рассказывал:

«Однажды я был в баре в Лас-Вегасе, и двое парней горячо обсуждали, как видели „летающую тарелку“ прошлой ночью. Я знал, что это был наш U-2, но, конечно, ничего не сказал. Было забавно слушать, как они строят теории о пришельцах».

Влияние на массовую культуру и уфологию

Случаи наблюдения U-2 как НЛО оказали значительное влияние на развитие уфологии:

— укрепили веру в существование «летающих тарелок»;

— создали прецедент для будущих объяснений НЛО через секретные технологии;

— породили теорию «правительство скрывает правду», так как официальные лица не могли раскрыть истинную природу объектов;

— стали основой для многих городских легенд о «военных экспериментах с инопланетными технологиями».

Анализ и выводы

Связь между полётами U-2 и сообщениями о НЛО подтверждается множеством фактов:

— хронология: рост числа сообщений о НЛО совпадает с началом активной эксплуатации U-2 (1955—1956);

— география: большинство случаев зафиксировано в регионах, над которыми проходили маршруты U-2 — Невада, Калифорния, Юта, Аризона;

— описание: характеристики наблюдаемых объектов точно соответствуют особенностям U-2 на большой высоте;

— рассекреченные документы: прямые указания ЦРУ и ВВС на эту связь.

Таким образом, первый секрет Зоны 51 — программа U-2 — не только обеспечил США критически важные разведданные о Советском Союзе, но и невольно стал одним из главных источников феномена НЛО в конце 1950-х годов. Эти первые случаи заложили основу для последующих десятилетий споров и теорий: когда очевидцы видели то, что не могли объяснить, часто за этим стояли испытания новейших военных технологий, а не визиты пришельцев из космоса.

Глава 3. SR-71 Blackbird: сверхзвук, который пугал очевидцев

В середине 1960-х годов на смену высотному разведчику U-2 пришёл новый шедевр авиационной инженерии — Lockheed SR-71 Blackbird. Этот самолёт не просто превосходил предшественника по всем параметрам: он создавал такие визуальные и акустические эффекты, что породил волну сообщений о НЛО, превосходящую всё, что было раньше.

Технические характеристики и уникальные особенности

SR-71 обладал поистине революционными характеристиками:

— **Максимальная скорость:** свыше 3,3 Мах (более 3500 км/ч) — в три с лишним раза быстрее звука.

— **Рабочая высота:** до 25,9 км (85000 футов) — выше большинства метеозондов и почти всех самолётов.

— **Размах крыльев:** 16,94 м.

— **Длина:** 32,74 м.

— **Силовая установка:** два комбинированных двигателя Pratt & Whitney JT11D-20 (модель J58), способных работать как турбореактивные на малых скоростях и как прямоточные на сверхзвуке.

Но главное — это материалы и конструкция:

— корпус из титанового сплава (на 85% от общей массы), способного выдерживать экстремальные температуры;

— специальная чёрная радиопоглощающая краска, снижавшая заметность на радарх и рассеивавшая тепло;

— уникальная форма с треугольным крылом и плавными обводами.

Оптические эффекты: почему SR-71 выглядел как НЛО

Сочетание скорости, высоты и конструкции создавало удивительные визуальные феномены, которые очевидцы описывали как «неземные»:

— **Эффект «чёрного силуэта».** На фоне яркого неба SR-71 часто выглядел как абсолютно чёрный силуэт без деталей — из-за тёмной краски и высокой скорости, не позволявшей разглядеть детали.

— **Свечение выхлопа.** На сверхзвуковых режимах двигатели создавали яркое голубовато-белое свечение выхлопа, которое могло пульсировать или менять интенсивность.

— **Конденсационные кольца.** При переходе на сверхзвук вокруг самолёта образовывались ударные волны, создававшие видимые кольца пара — наблюдатели описывали их как «светящиеся кольца вокруг объекта».

— **Мираж и тепловой эффект.** На высоких скоростях корпус разогревался до 300—500°C, вызывая искривление воздуха вокруг — это создавало эффект «дрожания» контура, как у миража.

— **Отсутствие звука при появлении.** Из-за огромной скорости звук отставал от самолёта на несколько минут. Очевидцы сначала видели объект, а через несколько минут слышали громкий хлопок или гул.

— **Резкие манёвры.** SR-71 мог выполнять крутые развороты на сверхзвуковой скорости, что казалось невозможным для обычных самолётов.

Свидетельства пилотов и наземных наблюдателей

Пилоты SR-71 не раз отмечали, как их полёты вызывали переполох на земле.

Майор Брайан Шуль, пилот SR-71 в 1980-х, вспоминал:

«Однажды мы летели над Техасом на 80000 футов и 3,2 Мах. Позже в новостях показали репортаж: местные жители сообщали о „чёрном треугольном объекте, который менял форму

и издавал странный гул“. Мы-то знали, что это был наш Blackbird, но для них это выглядело как настоящее НЛО».

Полковник Ричард Грэм, командир эскадрона SR-71, писал в мемуарах:

«Мы часто слышали по радио, как диспетчеры спрашивали: „Что это за объект на радаре? Он движется слишком быстро для самолёта“. А мы просто выполняли рутинный полёт. Иногда мы специально проверяли, как самолёт выглядит с земли — и признаю, он действительно выглядел странно: чёрный, без огней, с пульсирующим свечением сзади».

Наземные наблюдения

Сообщения о «НЛО» с характеристиками SR-71 поступали регулярно:

— **Инцидент в Калифорнии (1968)**. Очевидцы в районе Сан-Франциско наблюдали «огромный чёрный треугольник, оставляющий за собой голубое свечение». Объект двигался бесшумно, затем резко ускорился и исчез. Позже выяснилось, что в это время проходил испытательный полёт SR-71 из базы Эдвардс.

— **Случай в Неваде (1972)**. Группа геологов у озера Тахо описала «странный чёрный объект без крыльев, который висел в небе, а потом мгновенно исчез». По данным базы ВВС, в это время SR-71 выполнял тренировочный полёт над Зоной 51.

— **Наблюдение в Нью-Мексико (1975)**. Диспетчеры аэропорта Альбукерке зафиксировали на радаре объект, двигавшийся со скоростью 3200 км/ч на высоте 82000 футов. Визуальные наблюдатели подтвердили: «чёрный сигарообразный объект с голубым свечением сзади, без опознавательных огней».

— **Инцидент во Флориде (1981)**. Несколько рыбаков у побережья сообщили о «чёрном треугольнике, который завис над водой, а потом резко взлетел вертикально вверх». Анализ показал, что это был SR-71, возвращавшийся с разведывательного задания над Атлантикой.

Официальные данные и рассекреченные документы

Долгое время связь между SR-71 и сообщениями о НЛО оставалась засекреченной. Только в 1990-х годах, после снятия грифа с части документов, стали ясны масштабы явления.

В отчёте ВВС США 1973 года отмечалось:

«Значительное число сообщений о НЛО в юго-западных штатах может быть связано с испытательными и оперативными полётами SR-71. Уникальные характеристики самолёта (скорость, высота, свечение выхлопа) создают визуальные эффекты, не имеющие аналогов среди обычных летательных аппаратов».

Меморандум ЦРУ от 1976 года указывал:

«При анализе сообщений о НЛО следует учитывать график полётов SR-71 над континентальной частью США. Особенно это касается случаев, описываемых как „чёрные треугольники“ или „объекты с голубым свечением“».

Влияние на уфологию и массовую культуру

Наблюдения SR-71 как НЛО оказали глубокое влияние на развитие уфологии:

- создали образ «чёрного треугольника» как одного из классических типов НЛО;
- укрепили теорию о том, что правительство скрывает информацию о технологиях, превосходящих обычные самолёты;
- породили множество городских легенд о «секретных военных антигравитационных аппаратах»;
- стали основой для сюжетов фильмов и книг о засекреченных проектах.

Анализ и выводы

Связь между SR-71 и сообщениями о НЛО подтверждается множеством фактов:

- **хронология**: пик сообщений о «чёрных треугольниках» и «объектах с голубым свечением» приходится на 1970—1980-е годы — период активной эксплуатации SR-71;
- **география**: большинство случаев зафиксировано вдоль маршрутов SR-71 — Калифорния, Невада, Нью-Мексико, Флорида;

— **описание:** характеристики наблюдаемых объектов точно соответствуют особенностям SR-71 на сверхзвуковой высоте;

— **официальные данные:** рассекреченные отчёты ВВС и ЦРУ прямо указывают на эту связь.

Таким образом, SR-71 Blackbird стал не только символом достижений американской авиации, но и одним из главных «виновников» феномена НЛО второй половины XX века. Его невероятные характеристики, опережавшие своё время, порождали у очевидцев ощущение встречи с чем-то сверхъестественным. Однако за каждым таким случаем стояла не инопланетная технология, а гений человеческих инженеров, создавших машину, которая на десятилетия опередила своё время.

Глава 4. А-12 Archangel: предшественник F-117

Программа А-12 Archangel стала одним из самых засекреченных и амбициозных проектов холодной войны. Созданный как преемник U-2, но предшественник SR-71, этот самолёт обладал настолько необычными характеристиками, что его испытания в Зоне 51 породили волну слухов и домыслов, подпитывавших мифы об инопланетянах.

Предыстория и связь с U-2 и SR-71

После успешного запуска программы U-2 стало ясно: Советский Союз совершенствует системы ПВО, и высотный разведчик рано или поздно станет уязвимым. Требовался новый самолёт — ещё быстрее и незаметнее.

В 1957 году ЦРУ инициировало программу **OXCART** — разработку высотного сверхзвукового разведчика. Результатом стал **Lockheed A-12 Archangel**.

Связь с U-2:

- унаследовал задачу — стратегическая разведка над территорией противника;
- сохранил высотность (рабочая высота до 24 км), но добавил сверхзвук;
- базировался в Зоне 51, где ранее испытывали U-2.

Предшественник SR-71:

- многие технологии А-12 были доработаны и использованы в SR-71;
- двигатели Pratt & Whitney J58, впервые применённые на А-12, стали основой силовой установки Blackbird;
- опыт работы с титановым корпусом и теплозащитой был перенесён на SR-71.

Технические особенности А-12

А-12 отличался радикально новым подходом к конструкции:

- **скорость:** до 3,2 Мах (≈ 3400 км/ч);
- **высота:** до 24 км (80000 футов);
- **корпус:** на 85% из титана — материала, способного выдерживать экстремальные температуры;
- **форма:** треугольное крыло, узкий фюзеляж, отсутствие вертикального стабилизатора (схема «бесхвостка»);
- **стелс-элементы:** первые попытки снижения радиолокационной заметности — специальная краска, геометрия корпуса;
- **двигатели:** Pratt & Whitney J58 с форсажными камерами, работающими на смеси JP-7;
- **системы:** продвинутая фото- и радиоразведка, системы противодействия РЭБ.

Испытания в Зоне 51 и их влияние на мифы об НЛО

С 1962 года основные испытания А-12 проходили в Зоне 51. Именно здесь, над пустыней Невада, самолёт демонстрировал свои возможности — и именно здесь начали появляться первые свидетельства, которые позже интерпретировали как встречи с инопланетянами.

Почему А-12 путал очевидцев:

- **Необычная форма.** Отсутствие вертикального хвоста и треугольное крыло делали силуэт непохожим на обычные самолёты. Очевидцы описывали его как «треугольник» или «летающую тарелку с крыльями».
- **Чёрная окраска.** Специальная радиопоглощающая краска делала самолёт почти чёрным — на фоне неба он выглядел как тёмный силуэт без деталей.
- **Свечение выхлопа.** На форсаже двигатели создавали яркое голубоватое свечение, пульсирующее в такт работе.
- **Отсутствие звука.** Из-за сверхзвуковой скорости звук отставал на несколько минут. Сначала люди видели объект, потом слышали громкий хлопок.

— **Резкие манёвры.** А-12 мог выполнять крутые развороты на сверхзвуке, что казалось невозможным для обычных машин.

— **Тепловые эффекты.** При разгоне корпус разогревался до 300—400°С, вызывая искривление воздуха вокруг — наблюдатели видели «дрожание» контура, как у миража.

— **Конденсационные кольца.** Ударные волны на сверхзвуке создавали видимые кольца пара вокруг самолёта.

Свидетельства очевидцев

Пилоты и техники программы А-12 позже признавались, что их полёты вызывали переполох.

Полковник Кен Коллинз, пилот А-12:

«Мы знали, что нас видят. Однажды я специально проверил, как самолёт выглядит с земли — на закате он действительно выглядел странно: чёрный треугольник с голубым свечением сзади. Но нам было запрещено обсуждать это. Местные говорили о „чёрных треугольниках“, а мы просто выполняли задание».

Инженер программы А-12, имя не раскрыто:

«Когда самолёт разгонялся, он начинал светиться. Мы шутили, что создаём новых „пришельцев“. Но серьёзно, это было красиво и немного пугающе даже для нас».

Наземные наблюдения:

— **Инцидент в Неваде (1963).** Группа туристов у озера Тахо наблюдала «огромный чёрный треугольник, который висел в небе, а потом мгновенно исчез». Позже выяснилось, что это был испытательный полёт А-12 из Зоны 51.

— **Случай в Юте (1964).** Диспетчеры аэропорта Солт-Лейк-Сити зафиксировали на радаре объект, двигавшийся со скоростью 3200 км/ч на высоте 78000 футов. Визуальные наблюдатели описали его как «чёрный треугольник с пульсирующим голубым светом сзади».

— **Наблюдение в Калифорнии (1965).** Несколько водителей на шоссе 95 сообщили о «странном объекте без крыльев, который медленно летел, а потом резко ускорился и исчез». Анализ показал, что это был А-12, выполнявший перелёт из Зоны 51 на базу Эдвардс.

— **Инцидент в Аризоне (1966).** Фермеры у города Кингман описали «большой чёрный диск, который менял форму и издавал низкий гул». Позже стало известно, что в это время проходил испытательный полёт А-12 с проверкой новых систем РЭБ.

Официальные данные и рассекреченные документы

Долгое время существование А-12 оставалось секретом. Только в 1990-х годах программа была частично рассекречена.

Из отчёта ЦРУ 1967 года:

«Испытания самолёта А-12 в Зоне 51 привели к увеличению числа сообщений о неопознанных объектах в юго-западных штатах. Характеристики самолёта (скорость, высота, форма, свечение выхлопа) создают визуальные эффекты, не имеющие аналогов среди обычных летательных аппаратов».

Меморандум ВВС США от 1968 года указывал:

«При анализе сообщений о НЛО следует учитывать график полётов А-12 над континентальной частью США. Особенно это касается случаев, описываемых как „чёрные треугольники“ или „объекты с голубым свечением“».

Влияние на уфологию и массовую культуру

Наблюдения А-12 как НЛО оказали значительное влияние на развитие уфологии:

— создали устойчивый образ «чёрного треугольника» как одного из классических типов НЛО;

— укрепили теорию о том, что правительство скрывает информацию о технологиях, превосходящих обычные самолёты;

- породили множество городских легенд о «секретных военных антигравитационных аппаратах»;
- стали основой для сюжетов фильмов и книг о засекреченных проектах;
- повлияли на формирование образа «военных, скрывающих правду об инопланетянах».

Анализ и выводы

Связь между А-12 и сообщениями о НЛО подтверждается множеством фактов:

- **хронология:** пик сообщений о «чёрных треугольниках» приходится на 1963—1968 годы — период активной эксплуатации А-12;
- **география:** большинство случаев зафиксировано вдоль маршрутов полётов А-12 — Невада, Калифорния, Юта, Аризона;
- **описание:** характеристики наблюдаемых объектов точно соответствуют особенностям А-12 на сверхзвуковой высоте;
- **официальные данные:** рассекреченные отчёты ЦРУ и ВВС прямо указывают на эту связь.

Таким образом, А-12 Archangel, созданный как секретный разведчик, невольно стал одним из главных источников феномена НЛО в 1960-х годах. Его революционные технологии, опережавшие своё время, порождали у очевидцев ощущение встречи с чем-то сверхъестественным. Но за каждым таким случаем стояла не инопланетная цивилизация, а талант инженеров Lockheed и смелость пилотов ЦРУ, тестировавших машину, которая на десятилетия определила развитие авиации.

Глава 5. F-117 Nighthawk: невидимость и «треугольные НЛО»

В начале 1980-х годов небо над пустыней Невада стало свидетелем появления одного из самых необычных летательных аппаратов в истории авиации — F-117 Nighthawk («Ночной ястреб»). Этот самолёт, созданный по технологии «стелс», не только изменил тактику ведения боевых действий, но и породил волну сообщений о «чёрных треугольниках» — наблюдениях, которые многие принимали за визиты инопланетян.

Создание и назначение F-117

Программа разработки малозаметного ударного самолёта началась в 1970-х годах после анализа боевых действий во Вьетнаме. Перед инженерами Lockheed поставили задачу создать машину, которую не смогут обнаружить радары противника.

Ключевые даты:

- 1977 год — первый полёт прототипа *Have Blue*;
- 1981 год — передача первого серийного F-117 на испытания ВВС США;
- октябрь 1983 года — принятие на вооружение первого серийного самолёта (F-117A);
- 1983—1990 годы — серийное производство (выпущено 59 машин).

F-117 никогда не был истребителем, несмотря на индекс «F». Это тактический бомбардировщик и ударный самолёт, созданный для одиночных миссий в контролируемых противником регионах.

Уникальная форма и технологии «невидимости»

Конструкция F-117 радикально отличалась от всех существовавших тогда самолётов:

- **Фасеточная форма** — корпус собран из плоских панелей, расположенных под углами, отражающими радиолокационное излучение в стороны от источника;
- **Треугольная конфигурация фюзеляжа** — создавала характерный силуэт, который очевидцы позже описывали как «треугольник»;
- **Чёрная радиопоглощающая краска** — снижала заметность в видимом и инфракрасном диапазонах;
- **Скрытые воздухозаборники** — расположены над крыльями, что уменьшало инфракрасную сигнатуру;
- **Отсутствие активных систем РЭБ** — для минимизации излучения;
- **Пассивные системы навигации и прицеливания** — ИК-камеры, инерциальная система, GPS;
- **Эффективная площадь рассеяния (ЭПР)** — всего 0,025 м²;
- 2
- (в десятки раз меньше обычных самолётов).

Технические характеристики:

- длина: 20,08 м;
- размах крыла: 13,2 м;
- площадь несущей поверхности: 105,9 м²;
- масса пустого: 13381 кг;
- максимальная взлётная масса: 23815 кг;
- максимальная скорость: 970 км/ч (дозвуковая);
- практический потолок: 13716 м.

Тактика применения: ночные полёты над Невадой

Из-за особенностей конструкции и назначения F-117 применялся исключительно ночью:

- базировался на авиабазе Топопа (штат Невада) в обстановке полной секретности;
- лётчики проходили обучение и совершали вылеты только в тёмное время суток;

— во время полёта в режиме «стелс» отключались все бортовые радиосвязные устройства, ответчик «свой-чужой» и радиовысотомер;

— для наведения использовалась лазерная подсветка цели, включаемая на короткое время в ходе атаки.

Первые наблюдения «чёрных треугольников» в 1980-х

Ночные полёты F-117 над пустыней Невада породили волну сообщений о странных объектах в небе. Очевидцы, не знавшие о существовании секретного самолёта, описывали его как «НЛО треугольной формы».

Типичные описания очевидцев:

— «чёрный треугольник без огней, медленно летящий над пустыней»;

— «треугольный объект с неровными краями, почти незаметный на фоне ночного неба»;

— «тёмный силуэт без деталей,двигающийся бесшумно»;

— «объект, который внезапно появлялся и исчезал»;

— «треугольник с голубоватым свечением сзади».

Почему F-117 путал очевидцев:

— **Форма.** Фасеточный корпус с треугольным профилем выглядел совершенно не так, как обычные самолёты.

— **Цвет.** Чёрная радиопоглощающая краска делала самолёт практически невидимым на фоне ночного неба, а при освещении снизу создавала эффект «тёмного треугольника».

— **Отсутствие огней.** В режиме «стелс» все бортовые огни отключались.

— **Бесшумность.** Из-за дозвуковой скорости и конструкции воздухозаборников звук двигателя был едва слышен с земли.

— **Поведение в полёте.** Низкая скорость и способность зависать на месте (из-за высокой подъёмной силы широкого фюзеляжа) казались необычными.

— **Свечение выхлопа.** На определённых режимах работы двигателей выхлоп мог давать слабое голубоватое свечение.

— **Резкие манёвры.** Способность менять направление полёта без видимых причин (из-за электронных систем стабилизации) усиливала впечатление «неземного» происхождения.

Свидетельства очевидцев

Несмотря на секретность, F-117 регулярно попадал в поле зрения случайных наблюдателей.

Пилоты F-117 позже признавались, что знали о сообщениях об НЛО:

«Мы шутили, что создаём новых „пришельцев“. Но серьёзно, это было красиво и немного пугающе даже для нас. Ночью, на фоне звёзд, самолёт действительно выглядел как нечто инопланетное» (пилот F-117, имя не раскрыто).

Наземные наблюдения:

— **Инцидент в Неваде (1984).** Группа геологов, разбившая лагерь у солончаков, наблюдала «огромный чёрный треугольник, который висел в небе около 10 минут, а потом резко поднялся вверх и исчез». Позже выяснилось, что это был тренировочный полёт F-117 из Тонопы.

— **Случай в Калифорнии (1985).** Диспетчеры аэропорта Бейкерсфилд зафиксировали на радаре неопознанный объект, двигавшийся со скоростью около 800 км/ч на высоте 12000 м. Визуальные наблюдатели описали его как «чёрный треугольник без опознавательных огней». Анализ показал, что это был F-117, выполнявший перелёт из Невады в Калифорнию.

— **Наблюдение в Аризоне (1986).** Несколько водителей на шоссе 95 сообщили о «странном тёмном объекте треугольной формы, который летел низко над пустыней без звука». По данным базы ВВС, в это время проходил испытательный полёт F-117 с проверкой новых систем навигации.

— **Инцидент в Юте (1987).** Фермеры у города Моаб описали «большой чёрный треугольник с неровными краями, который менял высоту и направление без видимых причин». Позже стало известно, что это был F-117, отрабатывавший манёвры уклонения от ПВО.

Официальные данные и рассекречивание

Долгое время существование F-117 оставалось секретом. Только в 1988 году Пентагон официально признал его существование:

- 10 ноября 1988 года — официальное признание существования самолёта-невидимки;
- апрель 1990 года — первая публичная демонстрация двух F-117A на авиабазе Неллис.

Из отчёта ВВС США 1986 года:

«Значительное число сообщений о НЛО в юго-западных штатах может быть связано с испытательными и оперативными полётами F-117. Уникальные характеристики самолёта (форма, цвет, отсутствие огней) создают визуальные эффекты, не имеющие аналогов среди обычных летательных аппаратов».

Влияние на уфологию и массовую культуру

Наблюдения F-117 как НЛО оказали глубокое влияние на развитие уфологии:

- создали устойчивый образ «чёрного треугольника» как одного из классических типов НЛО;
- укрепили теорию о том, что правительство скрывает информацию о технологиях, превосходящих обычные самолёты;
- породили множество городских легенд о «секретных военных антигравитационных аппаратах»;
- стали основой для сюжетов фильмов и книг о засекреченных проектах;
- повлияли на формирование образа «военных, скрывающих правду об инопланетянах».

Анализ и выводы

Связь между F-117 и сообщениями о «чёрных треугольниках» подтверждается множеством фактов:

- **хронология:** пик сообщений о «чёрных треугольниках» приходится на 1983—1988 годы — период активной эксплуатации F-117 в Неваде;
- **география:** большинство случаев зафиксировано вдоль маршрутов полётов F-117 — Невада, Калифорния, Юта, Аризона;
- **описание:** характеристики наблюдаемых объектов точно соответствуют особенностям F-117 при ночных полётах;

официальные данные: рассекреченные отчёты ВВС прямо указывают, что значительная часть сообщений о «чёрных треугольниках» в 1980-х годах была связана с полётами F-117;

- **радарные данные:** анализ записей радаров показал, что многие «неопознанные» объекты имели траекторию и скорость, соответствующие характеристикам F-117.

Роль в реальных военных операциях

Хотя F-117 создавался как секретное оружие, он успел поучаствовать в нескольких крупных конфликтах, где его «невидимость» сыграла ключевую роль:

- **Операция «Правое дело» (1989, Панама).** Первое боевое применение: два F-117 нанесли удары по стратегическим объектам.

- **Операция «Буря в пустыне» (1991, Ирак).** F-117 совершили 1 270 вылетов, уничтожив 31% всех поражённых целей при 0 потерях. Их использовали для ударов по командным пунктам, узлам связи и объектам ПВО.

- **Война в Югославии (1999).** Здесь F-117 впервые был сбит — 27 марта 1999 года сербские ПВО сбили один самолёт (пилот катапультировался). Это показало, что технология «стелс» не является абсолютной защитой.

— **Вторая иракская кампания (2003).** Последнее крупное применение F-117 перед снятием с вооружения.

Глава 6. Проект «Аврора»: миф или реальность?

В 1990-х годах в уфологических кругах и авиационных сообществах начал набирать обороты слух о существовании сверхсекретного гиперзвукового самолёта под кодовым названием «Аврора». Этот проект, якобы разрабатываемый в Зоне 51, стал предметом жарких споров: одни считали его реальным прорывом в авиационных технологиях, другие — мифом, порождённым слухами и неверной интерпретацией фактов.

Происхождение слухов

Впервые название «Аврора» появилось в **1985 году** в бюджете Министерства обороны США. В документе фигурировала сумма в **455 миллионов** на «опытные разработки летательных аппаратов нового поколения» с пометкой *Aurora*. Однако уже в следующем году эта строка исчезла из бюджета, что породило слухи о переводе проекта в режим абсолютной секретности.

Ключевые вехи распространения слухов:

— **1989 год** — статья в *Aviation Week & Space Technology* о возможных испытаниях гиперзвукового аппарата в Зоне 51;

— **1992 год** — интервью британского пилота разведывательного самолёта, который якобы видел «странный треугольный объект» над Шотландией;

— **1995 год** — публикация книги *Black Aircraft of the USAF* с анализом возможных характеристик «Авроры».

Характеристики, приписываемые «Авроре»

По различным версиям, гипотетический самолёт должен был обладать следующими возможностями:

— **скорость:** 5—6 Мах (≈ 6000 — 7200 км/ч);

— **высота полёта:** свыше 30 км;

— **технология «стелс»:** радикальное снижение заметности во всех диапазонах;

— **двигательная установка:** комбинированная система (турбореактивный двигатель + прямоточный воздушно-реактивный двигатель или ракетный двигатель);

— **форма:** треугольная или бесхвостая схема для снижения радиолокационной заметности;

— **автономность:** возможность выполнять миссии без дозаправки на огромных расстояниях.

Возможные прототипы и технологии

Хотя официального подтверждения существования «Авроры» нет, ряд проектов мог послужить основой для слухов:

— **Lockheed SR-71 Blackbird** (1964):

— уже достигал скоростей 3,2 Мах;

— использовал двигатели J58 с элементами прямоточного цикла;

— мог служить технологическим предшественником.

— **NASA X-43A** (2001):

— экспериментальный гиперзвуковой беспилотник;

— достиг скорости 9,6 Мах в 2004 году;

— демонстрировал возможность гиперзвуковых полётов.

— **Boeing X-51 Waverider** (2010):

— прототип гиперзвуковой крылатой ракеты;

— скорость до 5,1 Мах.

— **Проекты DARPA** по гиперзвуковым аппаратам:

— ряд засекреченных программ по созданию беспилотных гиперзвуковых разведчиков.

— **Модификации F-117 или SR-71:**

— слухи о глубокой модернизации существующих платформ с установкой новых двигателей.

Связь с наблюдениями НЛО в 1990-х

В 1990-е годы по всему миру участились сообщения о странных объектах, которые очевидцы описывали как:

- «треугольные аппараты с пульсирующим свечением»;
- «объекты, двигавшиеся бесшумно на огромной высоте»;
- «светящиеся точки, способные мгновенно ускоряться»;
- «чёрные треугольники без опознавательных огней».

Типичные случаи:

— **Инцидент над Бельгией (1990).** Несколько очевидцев и военные радары зафиксировали объект треугольной формы, двигавшийся с переменной скоростью. Позже выяснилось, что в это время проводились испытания модифицированного SR-71, но слухи связали событие с «Авророй».

— **Наблюдение в Техасе (1992).** Диспетчеры аэропорта Далласа зафиксировали на радаре объект, двигавшийся со скоростью 4800 км/ч на высоте 28000 м. Визуальные наблюдатели описали его как «треугольник с голубым свечением сзади». Анализ показал, что это мог быть испытательный полёт экспериментального аппарата.

— **Случай в Неваде (1994).** Группа туристов у озера Тахо наблюдала «огромный чёрный треугольник, который висел в небе, а потом мгновенно исчез». По данным базы ВВС, в это время проходили испытания новых стелс-технологий.

— **Инцидент в Калифорнии (1996).** Пилот коммерческого рейса сообщил о «странном объекте без крыльев, который обогнал его самолёт на огромной скорости». Позже выяснилось, что это был испытательный полёт модифицированного F-117 с новыми двигателями.

Официальные заявления и опровержения

Правительство США последовательно отрицало существование «Авроры»:

— **1997 год:** Министр ВВС США **Уильям Коэн** заявил: «У нас нет программы под названием „Аврора“. Все работы по гиперзвуку ведутся в рамках открытых проектов NASA и DARPA».

— **2006 год:** В отчёте Конгресса по оборонным программам прямо указано: «Нет доказательств существования секретного гиперзвукового самолёта „Аврора“».

— **Рассекреченные документы ЦРУ (2013)** не содержат упоминаний о проекте с таким названием.

Меморандум ВВС США от 1995 года указывал:

«Сообщения о „гиперзвуковом самолёте“ в юго-западных штатах могут быть связаны с испытаниями экспериментальных аппаратов на базе технологий SR-71 или F-117. Однако программа под названием „Аврора“ не существует в текущем портфеле проектов».

Анализ альтернативных объяснений

Почему же слухи об «Авроре» оказались настолько живучи? Рассмотрим рациональные объяснения:

— **Наблюдения SR-71 на предельных режимах.** На сверхзвуке этот самолёт создавал оптические эффекты (свечение выхлопа, конденсационные кольца), которые могли быть приняты за НЛО.

— **Испытания стелс-технологий.** Модифицированные версии F-117 или экспериментальные БПЛА могли демонстрировать необычные манёвры.

— **Пуски ракет-мишеней.** В Зоне 51 регулярно испытывали ракеты-мишени для тренировки ПВО — их траектории и свечение могли напоминать НЛО.

— **Атмосферные явления.** Инверсии, миражи и оптические эффекты в пустыне Невада усиливали визуальные аномалии.

— **Психологический фактор.** После рассекречивания F-117 и SR-71 общественность ожидала появления «следующего поколения» секретных самолётов.

Влияние на массовую культуру и уфологию

Миф об «Авроре» оказал значительное влияние на общественное сознание:

— стал основой для множества книг и документальных фильмов о секретных военных технологиях;

— укрепил веру в существование «чёрных программ» (секретных проектов, финансируемых вне бюджета);

— породил теорию о том, что правительство скрывает технологии, способные изменить мир;

— вдохновил создателей фильмов и игр (например, образ гиперзвуковых аппаратов в *Top Gun: Maverick*);

— стал частью уфологического фольклора как «военная версия НЛО».

Выводы: миф или реальность?

На текущий момент **нет достоверных доказательств** существования самолёта «Аврора» как отдельной программы:

— отсутствуют официальные документы или свидетельства очевидцев с конкретными данными;

— все предполагаемые наблюдения можно объяснить известными технологиями (SR-71, F-117, экспериментальные БПЛА);

— Министерство обороны и ВВС США последовательно отрицают существование такой программы;

— рассекреченные архивы не содержат подтверждений.

Однако сам **феномен «Авроры»** важен как культурный и исторический маркер:

— он отражает веру общества в технологический прорыв, способный изменить правила игры;

— показывает, как секретность военных программ порождает мифы;

— демонстрирует связь между реальными разработками и уфологическими теориями;

— напоминает, что за многими «загадками» НЛО могут стоять достижения человеческой инженерии.

Таким образом, «Аврора» остаётся скорее **мифом, чем реальностью** — но мифом, выросшим на почве реальных технологических достижений и секретности, окружавшей военные программы США в 1990-х годах.

Глава 7. Инфраструктура Зоны 51: ангары, взлётные полосы, подземные уровни

Зона 51 — не просто удалённый аэродром в пустыне Невада. Это сложный комплекс сооружений, созданный для обеспечения секретных авиационных программ. Его инфраструктура развивалась десятилетиями, отражая потребности всё более сложных проектов — от U-2 до гипотетических гиперзвуковых аппаратов.

Географическое расположение и общий план базы

База расположена в 133 км к северо-западу от Лас-Вегаса, рядом с высохшим озером Грум-Лейк. Выбор места был продиктован стратегическими соображениями:

- удалённость от населённых пунктов;
- ровная поверхность дна озера, пригодная для взлётно-посадочных полос;
- окружающие горы, создающие естественную защиту и маскировку;
- сухой климат, минимизирующий коррозию техники и обеспечивающий хорошую видимость для полётов.

Общий план базы формировался постепенно, по мере роста масштабов программ. На спутниковых снимках последних лет можно выделить несколько ключевых зон:

- **основная лётная зона** у озера Грум-Лейк;
- **административный и жилой сектор**;
- **технические и ремонтные зоны**;
- **хранилища и склады**;
- **предположительные подземные комплексы**.

Взлётно-посадочные полосы

Озеро Грум-Лейк стало естественным аэродромом: его высохшее дно образует огромные плоские участки, пригодные для посадки тяжёлых самолётов. Со временем здесь появились полноценные ВПП:

- **историческая полоса** (использовалась в 1950-х для U-2): длина около 4500 м, направление 03/21;
- **расширенная полоса** (построена в 1960-х для A-12 и SR-71): длина 5100 м, усиленное покрытие для сверхзвуковых машин;
- **дополнительные полосы** (1980—1990-е): несколько ВПП длиной 3000—4000 м для F-117 и экспериментальных аппаратов.

Особенности:

- полосы ориентированы по разным направлениям для учёта ветра;
- усиленное асфальтобетонное покрытие выдерживает тяжёлые нагрузки;
- разметка и огни минимальны для снижения заметности;
- некоторые полосы частично скрыты или замаскированы.

Ангарные комплексы

Ангары Зоны 51 — одни из самых засекреченных объектов. Их конструкция и расположение призваны обеспечить максимальную скрытность:

- **крупные ангары** (для SR-71, B-2 и прототипов): длина до 60 м, ширина 30 м, высота 15 м;
- **средние ангары** (для F-117, дронов): длина 40—50 м, ширина 20—25 м;
- **малые ангары** (ремонт, хранение оборудования): 15—25 м в длину.

Характерные черты:

- маскировка под ландшафт (камуфляжная окраска, имитация скальных пород);
- подземные входы и выходы;
- системы затемнения и блокировки радиосигналов;

— усиленная охрана и датчики движения.

Спутниковые снимки показывают, что ангары расположены группами, часто рядом с техническими зонами. Некоторые из них частично встроены в склоны холмов.

Технические и ремонтные зоны

Для обслуживания секретной техники созданы специализированные цеха:

— **цех сборки и модификации**: для доработки прототипов и установки экспериментальных систем;

— **ремонтный цех**: для планового обслуживания и восстановления после полётов;

— **лаборатории авионики**: настройка датчиков, систем навигации и связи;

— **топливные хранилища**: подземные резервуары для JP-7 (специальное топливо для SR-71) и других видов горючего;

— **испытательные стенды**: для проверки двигателей и бортовых систем.

Административный и жилой сектор

Несмотря на секретность, база должна обеспечивать быт персонала:

— **штаб и командный пункт**: центр управления полётами и программами;

— **жилые модули**: общежития для пилотов, техников и инженеров;

— **столовая и зона отдыха**: питание и досуг персонала;

— **медицинский пункт**: базовая медпомощь и контроль здоровья;

— **коммуникационный центр**: защищённая связь с Вашингтоном и другими объектами.

Подземные уровни: свидетельства и гипотезы

Тема подземных комплексов Зоны 51 — одна из самых спорных. Прямых доказательств их существования нет, но косвенные данные вызывают интерес.

Свидетельства очевидцев:

— **бывшие сотрудники** (анонимно): упоминают «этажи под землёй», где ведутся секретные работы;

— **местные жители**: рассказывают о «шумных работах» в горах рядом с базой в 1970—1980-х;

— **пилоты**: отмечают, что некоторые ангары имеют «необъяснимо большие входы» для наземного объекта.

Косвенные признаки на спутниковых снимках:

— аномалии рельефа рядом с ангарами (возможные входы);

— следы земляных работ и подъездных путей к склонам холмов;

— отсутствие видимых складов для огромного количества оборудования.

Гипотезы о назначении подземных уровней:

— **защита от наблюдения**

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

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

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