

Бермудский треугольник: мифы и реальность

—...Собственно говоря, мы все в большом недоумении, потому что дело это на редкость простое, и тем не менее оно ставит нас в совершенный тупик.

— Быть может, именно простота случившегося и сбивает вас с толку, — сказал мой друг,

— Ну, какой вздор вы изволите говорить! — ответил префект, смеясь от души.

— Быть может, тайна чуть-чуть слишком прозрачна, — сказал Дюпен.

— Бог мой! Что за идея!

— Чуть-чуть слишком очевидна.

— Ха-ха-ха! Ха-ха-ха! Хо-хо-хо! — загремел наш гость, которого эти слова чрезвычайно позабавили. — Ах, Дюпен, вы меня когда-нибудь уморите!

Эдгар Аллан По. «Похищенное письмо»

От редакции

У Лоуренса Дэвида Куше, как и у его необычной книги, дебют. Он будет дебютировать перед каждым, кого заинтересует его труд, а это предполагает естественное желание хотя бы самого предварительного знакомства с ним. Нет, автор книги не прославленный и титулованный ученый. Он даже вообще не ученый, не крупный военный чин и не профессиональный писатель. Это человек, каких много, человек обычных профессий. В девятнадцать лет он приобрел специальность пилота гражданской авиации, а два года спустя получил диплом летчика-инструктора и стал давать уроки пилотирования в летной школе. Теперь он работает в справочном отделе библиотеки Аризонского университета, «поменяв напряженный труд по управлению самолетом на не менее напряженный поиск ускользающей информации», как несколько витиевато сообщают о нем его издатели.

К своей книге он шел длинным и трудным путем кропотливого сбора по крупицам рассеянных сведений, впрочем и не помышляя поначалу о создании какого-либо произведения. Просто он хотел облегчить посетителям библиотеки, в которой работал, находить интересующую их информацию. А интерес публики все чаще обращался к проблеме, тайне, мифу или легенде (каждый называл это по-разному) Бермудского треугольника. И действительно: кто в наши дни не слышал хоть краем уха об этом «треугольнике»? Изучив все статьи и книги о Бермудском треугольнике и сопутствующих проблемах, Лоуренс Куше не остановился на этом.

Ему захотелось проникнуть в эту тайну, как говорится, с фактами в руках, он дерзнул «поверить алгеброй гармонию», хотя он еще и не знал, к какому результату приведет его подобное исследование. Как бы там ни было, но он предпринял этот шаг: решение, обернувшееся многими годами тяжелейшего труда. Он посылал запросы во все ведомства и службы не только США, но и других стран, в том числе Японии, с просьбой сообщить ему подробности тех или иных несчастных случаев на море и в воздухе. Он страницу за страницей проштудировал сообщения местных газет, рапортов о расследовании причин катастроф, протоколов судебных разбирательств. Он досконально изучил справочник-указатель всех статей, помещенных в «Нью-Йорк таймс» за период 1881–1974 годов, — на одно это осмелится далеко не каждый! И вот постепенно перед ним, как перед реставратором, стала возникать истинная картина событий. Картина неожиданная, так как она заставляла отказаться от уже привычного представления о существовании интригующей и расцвеченной фантазией тайны и обращала лицом к обыденной действительности с ее реальными трагедиями. Трагедиями извечной борьбы человека со стихиями, трагедиями легкомыслия и недоучета опасностей, трагедиями погони за обещанными призами и трагедиями пренебрежения человеческими жизнями в погоне за наживой, за сверхприбылями. Но это не все. Логика исследования неизбежно привела автора к анализу и всех так называемых научных гипотез, пытающихся объяснить «феномен треугольника». Перед фактами поблекли и они. Лоуренс Куше стоял перед обломками. Они свидетельствовали о катастрофе. Но в ней не были повинны ни «лучи смерти», ни искривление пространства или времени, ни аи-тигравитация и даже ни «неопознанные летающие объекты». Объект опознан и реален.

Перед нами книга, где «Легенда» не выдержала «проверки жизнью» и где «жизнь» оказалась драматичней и интересней легенды. Откроем же ее...

Предисловие автора

Создалось впечатление, что в Атлантическом океане близ побережья Соединенных Штатов Америки творится что-то неладное. В районе, ограниченном воображаемой линией, соединяющей Бермуды, Флориду и Пуэрто-Рико, при таинственных обстоятельствах пропало много судов и самолетов. Этот район, широко известный как Бермудский треугольник, молва окрестила также Адовым кругом, Колдовским морем, Морем грез и Гаванью пропавших кораблей. Сведения о таинственных исчезновениях продолжают поступать по сей день, так что весь ход событий здесь дает пищу для возникновения современной морской легенды.

В последнее десятилетие Бермудскому треугольнику уделялось много внимания. Ему посвящали книги и журнальные статьи, о нем говорили по радио и телевидению. Телевидение уделяло ему специальные передачи, о нем упоминалось в связи с так называемыми неопознанными летающими объектами и таинственными преданиями о космонавтах древности. Все как будто бы

согласны с тем, что в его пределах происходят весьма странные события.

Я заинтересовался этим «треугольником» в 1972 году, когда ко мне, работнику библиотеки Аризонского университета, стали довольно часто обращаться с просьбой помочь найти хоть какую-нибудь информацию о нем, которая, казалось, начисто отсутствовала. По словам нового консультанта библиотеки Деборы Блуэн, она в свое время также потерпела неудачу в поисках материала о Бермудском треугольнике. Поэтому мы объединили свои усилия и в течение нескольких месяцев помещали в журналах объявления, а также писали письма в различные правительственные учреждения, научно-исследовательские организации и библиотеки на восточном побережье страны с просьбой прислать подтверждающие сообщения или надежные сведения об интересующем нас предмете. Многие из тех, с кем нам удавалось связаться, сообщили об известных им публикациях, и в результате мы собрали довольно обширную библиографию, которую предоставили в полное распоряжение наших читателей. Несмотря на огромность спроса, никому не удавалось в одиночку разобраться в библиографии, посвященной Бермудскому треугольнику. Главная трудность заключалась в том, что, хотя на эту тему были написаны десятки журнальных статей и глав во многих книгах, сам характер этого материала не давал возможности систематизировать его таким образом, чтобы в случае необходимости можно было найти нужную публикацию, заглянув в предметный каталог книжных или периодических изданий.

Прочитав все эти главы и статьи, я понял, что тайна Бермудского треугольника — это гораздо больше, чем просто длинный перечень таинственно исчезнувших судов и самолетов. Заявления представителей военно-морских сил, морской береговой охраны, военно-воздушных сил США и страховых компаний многократно пересказывались, переосмысливались и в конце концов слились в цельное повествование о «треугольнике». Многие писатели и журналисты, в свое время пытавшиеся разгадать его тайну, впоследствии обнаружили, что их самих вместе со всеми их догадками тоже включили в предание о нем. К тому же предание постоянно пополнялось сведениями о новых происшествиях.

Собранные воедино, эти материалы составляют то, что можно было бы назвать фантастической историей, или легендой, о Бермудском треугольнике в ее обычном изложении. Наиболее важные из этих материалов перечислены в первом разделе библиографии.

Однако, приняв решение глубже исследовать эту тайну, я стал собирать всю доступную информацию по каждому случаю в отдельности, чтобы убедиться в наличии или отсутствии того или иного разумного объяснения ему. Все эти материалы систематизированы во втором разделе библиографии.

В этой книге я прибегаю к довольно необычному способу подачи результатов исследования. Сначала я целиком рассказываю всю легенду о Бермудском треугольнике, чтобы привести побольше фактов и в то же время передать ее аромат. Потом я анализирую отдельные случаи в хронологическом порядке. Прежде всего следует подробный рассказ о случившемся в том виде, как о нем

повествует легенда. Этот текст в книге набран курсивом. Далее я привожу соответствующие выдержки из различных материалов, которые мне удалось разыскать в ходе моих исследований. Мои собственные комментарии, предположения, рассуждения и выводы либо заключают только что процитированные источники, либо вставлены в текст изложения. Это сделано для того, чтобы читатель знал происхождение информации, которую получает, и, таким образом, мог самостоятельно прийти к выводу, относится ли данный конкретный случай к разряду таинственных или же поддается вполне логическому объяснению. Подчас информация бывает настолько невразумительной, что вообще трудно прийти к какому-либо выводу.

Слово «Легенда», написанное с заглавной буквы, означает сокращенную запись следующего: «Так обычно рассказывают про этот случай, который стал одной из глав повествования о Бермудском треугольнике». Такое обобщение оказывается почти всегда правомерным, потому что большинство версий одного и того же случая фактически не отличаются друг от друга. Но иногда, хотя и крайне редко, нельзя сказать: «Так обычно рассказывают про этот случай», поскольку между версиями существует заметная разница. В подобных ситуациях приводится наиболее известное сообщение.

Поскольку легенда складывалась из разных источников, я не упоминаю авторов различных ее частей, за исключением тех случаев, когда авторство не вызывает никаких сомнений. Для того чтобы показать, кому принадлежит каждая из частей легенды о Бермудском треугольнике, мне пришлось бы написать еще одну книгу. Здесь же меня прежде всего интересовали сами события, а не имена тех, кто сделал их достоянием гласности.

Цитируя газетные сообщения и всякого рода документы, я выбрасываю из них повторы и всевозможные лишние детали, чтобы избавить читателя от таких подробностей, как толщина водонепроницаемых переборок или серийные номера самолетов. В нескольких официальных сообщениях время суток было переведено с военной 24-часовой шкалы на обычную 12-часовую, а также упрощены или объяснены данные, уточняющие направление или местоположение.

Во многих случаях факты, приведенные в цитатах из официальных документов, значительно отличаются от фактов, воспроизводимых в легенде. Пусть читатель решает сам, какая из версий более соответствует действительности.

л. д. к.

Май 1974 г. Темп, Аризона

1. Легенда о Бермудском треугольнике в ее обычном изложении

Сверкающая звездами ночь и попутный ветер благоприятствовали «Дакоте-3», когда она начала мягко снижаться в направлении Майами. Слегка накренив нос, самолет увеличил скорость на несколько узлов, и стрелка альтиметра медленно двинулась по шкале в обратную сторону. Пассажиры,

которые возвращались в Штаты после рождественских каникул, проведенных в родном Пуэрто-Рико, весело распевали «Мы трое королей», а стюардесса разносила печенье и пунш. Командир четко произнес в ларингофон:

— Майами, говорит борт 16002. Прием.

— Борт 16002, говорит Майами, продолжайте.

— 16002 подходит к Майами из Сан-Хуана, Пуэрто-Рико. Нахожусь в пятидесяти милях южнее, все в порядке, вижу город. Сообщите данные для посадки. Прием.

— Ноль ноль два, продолжайте подход, сообщите, когда увидите аэропорт... — Ноль ноль два, говорит Майами. Сообщите, слышите ли вы меня. Прием... — Ноль ноль два, вы меня слышите? Прием... — Борт 16002, говорит Майами. Вы меня слышите? Вы меня слышите? Отвечайте. Прием...

Однако самолет № 16002 так и не ответил в то раннее утро 30 декабря 1948 года на вызов Майами, точно так же, как он не ответил на вызовы Нового Орлеана, Сан-Хуана и морской береговой охраны. Почти немедленно начались энергичные поиски пропавшего самолета. Сотни судов прочесывали море, десятки самолетов просматривали сверху каждый дюйм его поверхности. Погода была идеальная; спокойная вода, прозрачная в этом районе, была так мелка, что мало-мальски крупные предметы на дне легко просматривались сквозь нее. Но море тщательно скрывает свои тайны: никаких следов «Дакоты-3» не было обнаружено. В опубликованном через шесть месяцев осторожно составленном рапорте министерства гражданской авиации указывалось, **что** «в данном случае достаточная информация для определения вероятной причины катастрофы отсутствует».

Зато на причалах и в аэропортах, на пляжах и в тавернах, где собирались завсегдатаи, чтобы посудачить о тайнах морской и воздушной стихий, характер происшедшего исчезновения обретал все более четкие контуры. Какая-то грозная сила, затаившаяся в пределах Бермудского треугольника, вновь заявила о себе, обрушившись на очередную жертву. Всякий, кто был хоть немного причастен к таинствам моря, слышал об этом наводящем ужас районе центральной Атлантики, где вот уже более ста лет исчезают корабли (а теперь и самолеты), исчезают без всякой причины, в хорошую погоду, не послав даже сигнала бедствия и не оставив после себя никаких следов.

Ветераны наблюдения за Бермудским треугольником помнят, как в январе того же 1948 года исчез «Стар Тайгер» — самолет британской авиакомпании, летевший на Бермуды с Азорских островов. Когда этот долгий и вполне обыденный рейс уже близился к концу, «Стар Тайгер», точно так же как несколько месяцев спустя «Дакота-3», передал сообщение: «Все в порядке», после чего умолк навсегда. В результате расследования, предпринятого для выяснения причин катастрофы, министерство гражданской авиации констатировало, что никогда не сталкивалось со столь неразрешимой задачей. Ввиду отсутствия данных, подтверждающих любое другое объяснение, министерство предположило, что несчастье произошло «в силу ряда внешних обстоятельств».

Через несколько недель после гибели «Дакоты-3» между Бермудами и Ямайкой в ясную тихую погоду исчез еще один самолет — «Стар Эриел», двойник «Стар Тайгера». Известие об этом быстро разнеслось по всему свету. Пора было обуздать нечистую силу и выяснить, что же на самом деле было причиной всех этих странных исчезновений. Благодаря присутствию в этих водах крупного соединения американских военно-морских сил и большого количества британских кораблей и самолетов в районе Бермудского треугольника удалось организовать невиданную по масштабам поисковую операцию. Но и на этот раз все оказалось напрасным:

«Стар Эриел» в буквальном смысле слова как в воду канул.

Линия, проведенная по карте от Бермудских островов к Пуэрто-Рико, Флориде и вновь к Бермудам, очертит центр этого района; именно он и называется Бермудским треугольником. Правда, многие исчезновения происходят вне его пределов и, если, отметив эти места точками на карте, очертить район заново, территория «треугольника» значительно увеличится, а сам он превратится почти в квадрат, напоминая по форме воздушного змея. Это зловещая, враждебная человеку страна, которая, по слухам, вселяет такой мистический ужас в сердца моряков и летчиков, что они избегают говорить на эту тему с посторонними.

Окруженный фешенебельными курортами Флориды, Бермудских и Багамских островов, патрулируемый военно-морскими и военно-воздушными силами США, днем и ночью пересекаемый множеством пассажирских судов и самолетов, Бермудский треугольник не может считаться изолированным от остального мира. И хотя большинство судов и самолетов, как гражданских, так и военных, минуют «треугольник» без всяких приключений, общее количество исчезновений в нем намного превышает квоту, установленную законами вероятности для такого относительно ограниченного района.

5 декабря 1945 года произошла самая поразительная драма в истории авиации. В этот день пять торпедоносцев типа «Эвенджер» поднялись в воздух с военно-морской базы «Форт-Лодердейл», чтобы совершить короткий обычный патрульный полет, закончившийся непонятной, трагической, таинственной гибелью двадцати семи человек, которые к тому же бесследно исчезли. Хотя ничто не говорило о плохой погоде, командир звена радировал, что все пять самолетов потеряли ориентировку и летчики не могут определить, в каком направлении летят. Вскоре радиосвязь совсем прекратилась, и вновь установить ее не удалось. В предполагаемый район катастрофы немедленно вылетел спасательный самолет, который тоже пропал. Пять дней продолжались беспрецедентные по интенсивности поиски, но никаких следов шести исчезнувших самолетов так и не было обнаружено. Закончив длительное расследование, министерство военно-морских сил признало, что по его окончании оно чувствует себя в еще большей растерянности, чем прежде. Ответственные сотрудники министерства терялись в догадках и только разводили руками по поводу того неведомого, что продолжало все снова и

снова обнаруживать себя в районе Бермудского треугольника. Как заявил один из них, «эти самолеты исчезли столь же безвозвратно, как если бы они улетели на Марс».

В 40-х годах произошло и множество других подобных событий. В 1946 году поблизости от Багамских островов был обнаружен покинутый экипажем «Сити Белл», а в октябре 1944 года — «Рубикон», как корабль-призрак дрейфовавший возле побережья Флориды; он прекрасно сохранился, но, за исключением собаки, на нем не было ни души. В марте 1948 года Эл Снайдер, известный во всем мире жокей, вышедший в море на рыбную ловлю, бесследно исчез возле южной оконечности Флориды. В 1940 году в Мексиканском заливе у западного побережья Флориды была обнаружена покинутая экипажем «Глория Колита» и тоже без единого повреждения.

Еще раньше, в 1935 году, в пределах Бермудского треугольника была замечена «Ла Дахама»; это случилось через несколько дней после того, как, по сообщению капитана другого судна, она затонула на его глазах. В 1931 году в районе Багамских островов пропало норвежское судно «Ставенгер» с сорока тремя людьми на борту, а в 1925 году в безветренную погоду исчез «Раифуку-мару», передав по радио: «Скорее на помощь, это словно удар кинжалом! Нам не спастись!»

В январе 1921 года в районе отмели Дайамонд была обнаружена прочно севшая на мель шхуна «Кэрролл А. Диринг» с поднятыми парусами. На ней были лишь две кошки. Самое странное заключалось в том, что на камбузе стояла еда в ожидании команды, которой уж не суждено было прийти сюда. В том же году еще с десятков других судов бесследно исчезли в этом районе. Каждое из них вышло в свой обычный, регулярный рейс, и каждое из них уплыло в страну призраков. И хотя по судовым документам они шли на Бермуды, в Пуэрто-Рико, Майами и другие места назначения, все они закончили свой путь в Гавани пропавших кораблей.

В 1918 году американский военно-морской флот — одна из излюбленных мишеней злых духов — понес тяжелую утрату: 542-футовый углевоз «Циклоп», следовавший от острова Барбадос в порт Балтимора и имевший на борту 309 человек, исчез, не оставив о себе ни слуху ни духу. Интенсивные поиски окончились неудачей. «Циклоп» был первым из исчезнувших судов, оборудованных радиоаппаратурой, однако почему-то он не передал сигнала «SOS». Спустя столетия министерство военно-морских сил заявило, что ни одну из множества версий, пытавшихся объяснить исчезновение «Циклопа», нельзя признать удовлетворительной.

Как бы продолжая эту таинственную историю, два таких же судна, как «Циклоп», — «Протеус» и «Нереус» — исчезли в 1941 году, следуя почти тем же маршрутом.

Жертвы этих необъяснимых исчезновений отнюдь не всегда были безымянными и безличными. В 1909 году, пересекая «треугольник», бесследно исчез Джошуа Сло-кам, Р тому времени известнейший во всем мире моряк. За одиннадцать лет до своей гибели Джошуа прославился, совершив первое

кругосветное плавание в одиночку. В последний раз он в течение суток плыл на своей яхте «Спрей» на юг от Массачусетса, но из района Бермудского треугольника уже не вернулся. Все, кто знал Джошуа и его «Спрей», были убеждены, что они не могли оказаться жертвой обычных причуд морской стихии.

Дурная слава Бермудского треугольника уходит в прошлое столетие, и в столетие перед ним, и в глубь других столетий, вплоть до тех самых лет, когда здесь побывал Христофор Колумб, первый из известных нам мореплавателей, посетивший этот район Атлантики. Колумб пересек Саргассово море — еще одну легендарную «сумеречную зону», — а затем и Бермудский треугольник, когда в 1492 году совершал свое первое путешествие в Новый Свет. Его матросы были ошеломлены необычным видом Саргассова моря и перепугались до полусмерти, когда, пересекая «треугольник», увидели какие-то непонятные явления: гигантский сноп огня, упавший в море, необычное поведение стрелки компаса, странный свет, появившийся в отдалении однажды ночью.

Несмотря на разбросанность по различным источникам и неполноту сведений, с документальной точностью зафиксировано, что в период между 1781 и 1812 годами исчезли при невыясненных обстоятельствах четыре американских военных корабля. В 1840 году возле Нассау (Багамские острова) было обнаружено покинутое экипажем крупное французское судно «Розали». Паруса были подняты, ценный груз оказался в целости и сохранности, и вообще на борту все было в полном порядке. В 1854 году была найдена «Белла», по непонятным причинам брошенная командой. В 1866 году неподалеку от Гаити пропал шведский барк «Лотта», а через два года — испанское торговое судно «Виго».

Одной из величайших тайн океана остается загадочное исчезновение «Атланты» в январе 1880 года. Оставив позади Бермуды, судно, направляясь в Англию, пропало вместе со всем своим экипажем, состоявшим из трехсот офицеров и курсантов. Хотя весь этот район океана тщательно прочесывался армадой судов, шедших друг от друга на расстоянии прямой видимости, не было найдено ни шлюпки, ни даже просто обломка, который мог бы остаться от «Атланты».

Продолжая эту печальную традицию, в 1884 году канула в неизвестность итальянская шхуна «Мирамон», шедшая в Новый Орлеан. А когда в 1902 году был найден немецкий барк «Фрея», покинутый командой, многие пытались объяснить это обстоятельство подводным землетрясением.

Казалось бы, эта словно затаившаяся в засаде гибельная сила могла удовлетвориться обилием жертв, особенно таких, как три воздушных лайнера и звено из пяти торпедоносцев. Однако самолеты и суда продолжают исчезать и по сей день при одинаковых обстоятельствах: хорошие метеорологические условия, никаких механических повреждений, стандартная радиосвязь, вслед за чем наступает внезапное молчание. В ходе массированных поисковых операций так редко удается хоть что-нибудь найти, что любой обломок или переданный сигнал воспринимаются как подарок судьбы.

Одним из таких исключений стал сигнал «SOS», который в январе 1953 года послал английский военно-транспортный самолет «Йорк», пролетающий курсом на Ямайку севернее «треугольника». После того как передача сигнала вдруг оборвалась, начались поиски самолета, но найти «Йорк» так и не удалось. Впоследствии лондонский суд констатировал: «Причину гибели установить невозможно».

В марте 1950 года, севернее «треугольника», исчез американский военно-транспортный самолет «Глоубмастер», а спустя несколько месяцев — грузовое судно «Сандра». Тихой тропической ночью оно словно растворилось во тьме вместе с грузом ядохимикатов.

Исчезновения следовали одно за другим. В 1954 году исчезли четырехмоторный самолет «Супер-Констеллейшн» военно-морских сил и груженный серой транспорт «Саутерн Дистрикте». В 1955 году в самом центре «треугольника» была обнаружена яхта «Коннемара IV» без единого человека на борту. В 1956 году, словно пытаясь наверстать упущенное, «злые духи» унесли еще больше жертв, включая морской бомбардировщик «Скай Рейдер» и патрульный бомбардировщик военно-морских сил с экипажем из десяти человек.

Особенно много исчезновений происходит на рождество, и специалисты еще не решили, почему Бермудский треугольник особенно опасен именно в это время года. В декабре 1957 года издатель Гарвей Коновер, один из самых известных американских яхтсменов, отправился со своей семьей на гоночной яхте «Ривонок» из Ки-Уэста в 150-мильное путешествие в Майами. И хотя яхта все время должна была идти на расстоянии прямой видимости от берега, она исчезла навсегда.

Не забывались и самолеты. В 1962 году с авиабазы «Лэнгли», штат Виргиния, поднялся шестимоторный бензозаправщик KB-50 с экипажем из девяти человек и взял курс на Азорские острова. Вскоре после взлета контрольно-диспетчерский пункт в Лэнгли принял короткое сообщение (слышимость была очень слабая), из которого следовало, что с самолетом творится что-то неладное. Напряженные поиски снова не дали никаких результатов.

Как известно, американские военно-морские силы потеряли две атомные подводные лодки — «Трешер» в 1963 году и «Скорпион» в 1968 году. Обе они закончили свое последнее плавание вблизи Бермудского треугольника.

1963 год был особенно «урожайным» на таинственные исчезновения. Начало было положено грузовым судном «Марин Салфер Куин», специально оборудованным для транспортировки расплавленной серы. Направляясь из Виргинии в Техас, оно пропало в районе южной оконечности полуострова Флорида после передачи по радио стандартного сообщения, которое ни у кого не вызвало беспокойства. В результате предпринятых поисков было найдено лишь несколько спасательных жилетов. Об этом исчезновении, равно как и в расследовании, начатом морской береговой охраной, много говорили и писали. И хотя было высказано множество самых различных предположений, до сих

пор никто не знает, что же на самом деле произошло с судном.

Самым странным во всех этих исчезновениях всегда было то, что в ходе поисков никогда не находили останков погибших людей. Казалось бы, что тела потерпевших кораблекрушение должны быть выброшены прибоем на берег, но этого никогда не случается в районе Бермудского треугольника. А поскольку большинство катастроф, по всей вероятности, происходит в виду берегов, отсутствие тел погибших вызывает особое недоумение.

В июле 1963 года поисковые группы военно-морских сил и морской береговой охраны в течение десяти дней безуспешно разыскивали 63-футовое рыболовное судно «Сно' Бой», бесследно исчезнувшее во время 80-мильного перехода с Ямайки. А через месяц в небесную западню попали два четырехмоторных бензоаправщика «КС-135» с экипажем из одиннадцати человек каждый. Сообщив в полдень по радио о своем местонахождении, они умолкли навсегда. Когда поблизости от Бермудских островов были найдены обломки, все решили, что произошло столкновение в воздухе. Но после того как в 160 милях от этого места обнаружили обломки второго самолета, возникла неразрешимая загадка. Если произошло столкновение, то почему обломки самолетов оказались рассредоточены по двум районам? А если столкновения не было, то почему оба самолета упали одновременно? Удовлетворительного ответа на эти вопросы получить не удалось, и сотрудники министерства военно-воздушных сил до сих пор недоуменно пожимают плечами, когда речь заходит об этой катастрофе.

Между тем таинственные исчезновения продолжались. В 1965 году пропал в хорошую погоду военно-транспортный самолет «С-119», совершавший полет с авиабазы «Хомстед» на остров Гранд-Терк. Когда самолет уже должен был заходить на посадку, диспетчер на Гранд-Терк принял от него какое-то очень странное, искаженное помехами сообщение. Что хотел передать пилот в те последние отчаянные минуты, которые отделяли его от гибели? Впоследствии было высказано предположение, что в этой катастрофе в какой-то мере повинен один из «неопознанных летающих объектов» (НЛО), замеченных космическим кораблем «Джемини IV».

В 1967 году многие воздушные и морские корабли закончили свой путь в Бермудском треугольнике. Начало было положено грузовым самолетом «Чейс УС-122», который пропал при хорошей видимости, совершая 60-мильный перелет по маршруту Форт-Лодердейл — Бимини. На борту самолета находилось оборудование кинофирмы «Ллойд Бридж» для съемок фильма, по иронии судьбы названного «Неуязвимые». А завершился год исчезновением двух жителей Флориды, которые, отплыв на милю от берега на моторной лодке, решили полюбоваться рождественскими огнями Майами-Бич. Вскоре они сообщили на базу морской береговой охраны, что не могут запустить двигатель, так как погнулся винт; однако им не грозит ни малейшей опасности, они просят просто отбуксировать их обратно в порт. Через девятнадцать минут буксир морской береговой охраны прибыл на место аварии, но лодка, словно в подтверждение своего названия «Уичкрафт» («Колдовство»), бесследно

исчезла.

В июле 1969 года все в том же районе в безветренную погоду были обнаружены пять судов, покинутых экипажами. Представитель «Ллойда» [Крупнейшая страховая компания Великобритании. — *Ред.*] заявил, что «это совершенно невероятно», особенно принимая во внимание отличные метеорологические условия. А через месяц в «треугольнике» исчез Билл Верити, опытный мореплаватель, совершивший немало переходов через Атлантику.

Необъяснимые исчезновения происходят и по сей день: в 1971 году пропали сухогрузы «Элизабет» и «Эль Кэриб», а в марте 1973 года — «Анита», самое большое грузовое судно из бесследно исчезнувших в «треугольнике»; оно вышло из Норфолка, и больше о нем ничего не было слышно.

Официально представители военно-морских сил, морской береговой охраны и военно-воздушных сил категорически отрицают действие каких-то неведомых сил в этом районе. Однако неофициально они говорят совсем другое. Они признают, что несколько озадачены и что те немногие данные, которыми они располагают, делают проблему еще более неясной и таинственной. Представитель военно-морских сил заявил однажды: «Создается впечатление, будто их (пропавшие суда и самолеты) словно накрывает гигантская электронная маскировочная сеть. Мы знаем, что там происходит что-то очень странное, и всегда знали об этом, но не имеем ни малейшего представления, почему именно это происходит. И мы относимся к этим фактам чрезвычайно серьезно». Те же, кто не верит в таинственный характер совершающихся исчезновений, могут ознакомиться с соответствующими материалами. Это займет у них каких-нибудь несколько минут.

Летчики не любят говорить об исчезнувших самолетах с посторонними и крайне неохотно касаются этой темы даже в разговоре друге другом. Хотя авиационные катастрофы тоже вызывают у летчиков весьма болезненную реакцию, здесь можно, во всяком случае, проанализировать все обстоятельства и в конце концов найти причину, вызвавшую гибель самолетов. Исчезновения — это совсем другое дело. Конечно, самолет может упасть, а судно пойти ко дну, не оставив никаких следов. Такие случаи возможны, но не очень вероятны. Почти всегда остается нечто такое — какие-нибудь обломки или масляное пятно, — что обозначает место катастрофы. От пилота в данном случае мало что зависит: он просто летит, надеясь, что его самолет не окажется следующей жертвой. Несмотря на свой чисто профессиональный скептицизм в отношении всякого рода таинственных сил, пилоты наблюдают множество странных явлений: стрелка компаса вдруг начинает бешено вращаться вокруг своей оси, при самой тихой погоде неожиданно возникают неистовые вихри, искажаются радиосигналы, нарушается работа гироскопов, возникает свечение на ветровом стекле и приборной доске, а нередко происходят еще более странные вещи.

За последние полтора столетия свыше сорока судов и более двадцати самолетов низвергли в этот таинственный «гибельный круг» около тысячи человеческих жизней. (Это по самому приблизительному подсчету, поскольку

тела погибших ни разу не были найдены.) До конца 40-х годов каждое исчезновение рассматривалось просто как отдельное непонятное событие, вне всякой связи с другими случаями подобного же рода. Но в конце концов стало возможным установить определенные закономерности, поскольку слишком уж большое количество судов и самолетов бесследно пропало при аналогичных обстоятельствах в сравнительно небольшом районе океана. Лица, ответственные за все эти расследования, были довольно упрямы, и прошло немало времени, прежде чем они наконец признали, что сам район таит в себе что-то неладное. Вопреки мнению представителей военно-морских сил, которые объясняют происходящие здесь катастрофы просто «серией совпадений», эксперты из гражданской авиации и торгового флота связывают эти трагедии с какими-то непонятными качествами, присущими именно этой области Атлантики.

Комиссии по расследованию несчастных случаев не считают ответственными за них такие привычные проявления стихии, как, например, внезапное возникновение тропических циклонов; однако они склонны полагать, что катастрофы могут быть вызваны какими-то атмосферными нарушениями, а также электромагнитными и гравитационными аномалиями. Возможно, именно эти силы воздействовали на стрелки компасов и заставили замолчать радиопередатчики на пяти воздушных торпедоносцах, а потом вывели из строя спасательный самолет, когда он тоже вошел в зону их действия. Этот трагический эпизод и прежде всего, как следует из отчета, опубликованного военно-морскими силами, сообщение пилотов о том, что у моря какой-то странный вид, а солнце вдруг скрылось из глаз, наводит на мысль о существовании какой-то оптической аберрации, «дыры в небе», наконец, некоей области, о которой известно только то, что самолет может в нее войти, но не может из нее выйти. Многие опытные летчики и моряки полагают, что лишь гипотеза аберрации способна пролить некоторый свет на подобного рода случаи, которые происходят лишь время от времени, всегда неожиданно, но достаточно часто, чтобы вызвать тревогу, однако настолько нерегулярно, что их нельзя предугадать. В чем состоит эта аберрация и почему зона ее действия ограничена тропическими водами — в данном случае Бермудским треугольником, — этого пока никто не знает.

Некоторые полагают, что аберрация — не что иное, как искривление пространства, и пропавшие корабли оказались в ловушке «четвертого измерения». Некий пророк предсказал, что в один прекрасный день они выберутся из нее и вернуться в родные порты со своими экипажами, давным-давно превратившимися в скелеты. Кое-кто верит, что члены этих экипажей живы, а возраст их ничуть не изменился со дня исчезновения, и по возвращении они раскроют нам тайну мира, расположенного за призрачной гранью Бермудского треугольника.

Возможно, говорят нам, время течет с различной скоростью, а не с постоянной, как всегда считалось. Если так, этим можно объяснить многочисленные случаи, когда суда и самолеты внезапно оказывались за сотни

миль от того места, где им надлежало находиться по логике вещей. Если скорость времени в данной точке пространства будет значительно отличаться от его обычной скорости, судно, попавшее в такую временную западню, просто перестанет существовать в нашем мире. Кроме того, можно предположить, что время не всегда течет прямолинейно. Часть временного потока отклоняется от основного русла, унося с собой все, что случайно оказалось в этот момент в данном районе. Если это корабль или самолет, то вместе со своим злосчастным экипажем и пассажирами он окажется перенесенным в будущее, или прошлое, или даже в «параллельную Вселенную».

Некоторые ученые считают, что наиболее логичное объяснение связано с фактом подводных землетрясений, поскольку в результате внезапных смещений дна океана могут возникнуть волны до 200 футов высотой. Такие волны мгновенно поглотят судно, откуда — отсутствие сигналов «SOS» и каких-либо вещественных свидетельств катастрофы.

Пока эксперты из военно-морских сил и других организаций пытаются развенчать гипотезу о подводных вулканах и подводных землетрясениях как причине всех этих таинственных исчезновений, многие ученые стремятся возложить всю вину на бури и волны. Некоторые волны действительно достигают высоты 100 футов и больше, и такая гигантская стена воды может легко перевернуть судно средней величины еще до того, как оно успеет послать сигнал бедствия. И хотя еще не очень много известно о факторах, вызывающих возникновение таких огромных волн, можно предполагать, что это как-то связано с могучими океанскими течениями или водяными вихрями. Слабое место этой гипотезы состоит в том, что для бури и волн нужен сильный ветер, однако ни одно из таинственных исчезновений, зафиксированных в Бермудском треугольнике, не происходило в плохую погоду. Кроме того, даже самые высокие волны не могут быть причиной исчезновения самолетов. Чтобы объяснить исчезновение самолетов, была высказана мысль о существовании гигантских невидимых атмосферных волн, отдаленно напоминающих океанские.

Самолеты иногда попадают в турбулентные воздушные течения, и не только внутри или вблизи кучевых облаков, но и в чистом безоблачном небе. Сильная турбулентность действительно может разрушить самолет и таким образом стать причиной некоторых исчезновений. Однако и эта гипотеза не выдерживает проверки фактами. Во-первых, очень часто исчезновения происходили при хорошей погоде, а во-вторых, от самолета, развалившегося в воздухе, остаются обломки на довольно большой территории.

Хотя большинство гипотез способны объяснить лишь некоторые случаи исчезновения судов и самолетов, одна из них все-таки заслуживает внимания: это гипотеза магнитных аномалий. Что такое склонение магнитного компаса, известно даже новичкам в летном и морском деле. Стрелка компаса редко указывает точно на север, то есть на Северный географический полюс. Она направлена на Северный магнитный полюс, который находится на некотором расстоянии от географического. Склонение магнитного компаса — важнейший

фактор, который никак нельзя не учитывать, в противном случае судно или самолет могут оказаться за сотни миль от пункта назначения.

На земном шаре есть два места, где стрелка компаса показывает точно на север — не на магнитный, а на географический полюс: это Бермудский треугольник и район неподалеку от побережья Японии, известный как Море дьявола, тоже богатый таинственными исчезновениями. За 1950–1954 годы в Море дьявола пропало по крайней мере девять судов. Это были не просто маленькие рыболовные суденышки, а крупные грузовые суда с мощными двигателями и современной радиоаппаратурой. Только один из них успел послать сигнал «SOS». В результате напряженных поисков было найдено всего несколько обломков; ни живых, ни мертвых, ни даже шлюпок на месте исчезновения обнаружить не удалось. Японское правительство было настолько встревожено, что организовало тщательное обследование всего района, однако нашли там только новый вулкан, в результате извержения которого затонуло одно из исследовательских судов! Японское правительство официально объявило этот район опасной зоной.

В результате операции под кодовым названием «Проект Магнит» американские военно-морские силы провели широкие исследования в области земного магнетизма, уточнив многие данные и измерения более чем тридцатилетней давности. Полагают, что эта операция преследовала и другие цели, включая «выслушивание» космического пространства и проверку теории «пониженного сцепления».

Уилбур Б. Смит, специалист в области электроники, возглавивший в 1950 году по поручению канадского правительства исследования по магнетизму и гравитации, обнаружил области атмосферы, где было зафиксировано то, что он назвал «пониженным сцеплением». Как сообщил Смит, эти области имеют около тысячи футов в диаметре и простираются вверх на неизвестную высоту. Они либо медленно передвигаются, либо исчезают, вновь возникая в другом месте. Смит обнаружил, что там, где происходят необъяснимые катастрофы, часто присутствуют поля «пониженного сцепления». Он пришел к выводу, что, хотя большинству самолетов не грозит воздействие этих сил, самолеты определенной конфигурации и величины могут быть ими разрушены. Возможно, эти силы воздействуют не только на самолеты, их компасы и радиоаппаратуру, но и на нервную систему людей, вызывая у них головокружение и потерю ориентации в пространстве.

Можно предполагать, что Бермудский треугольник — это лишь часть гораздо более обширного района, который называют Адовым кругом. Он включает континентальный шельф к северу от штата Нью-Джерси, Мексиканский залив и простирается дальше на восток, охватывая область Атлантического океана вплоть до Азорских островов.

Ряд исследователей считают, что Бермудский треугольник и Море дьявола — лишь два из множества аномальных районов, разбросанных по всему земному шару. Математики и геофизики обнаружили двенадцать таких зон, назвав их, за неимением лучшего определения, зонами «Губительных вихрей».

Эти вихри якобы зарождаются в районах Северного и Южного полюсов, а также еще в пяти районах каждого из полушарий. Оказалось, что все эти зоны находятся на одинаковом расстоянии друг от друга, и если соединить на глобусе прямыми линиями каждую зону с соседней, то получится цепь равносторонних треугольников. Однако ученые еще не проникли в сокровенный смысл этого незамысловатого узора.

Совсем недавно заговорили о том, что те же особенности географического положения, из-за которых Бермудский треугольник стал идеальным местом для запуска ракет, делают его еще более идеальным местом для приема и посадки гипотетических космических кораблей из других миров. Возможно, говорят сторонники этой версии, что какой-нибудь мощный источник энергии или сигнальная аппаратура, установленные в этом районе Земли много веков назад разведывательным отрядом с какой-нибудь планеты, все еще посылает в космос свои сигналы, указывая последователям тех первых разведчиков Вселенной наиболее удобные подходы к нашей планете. Быть может, сигналы посылаются не непрерывно, а через определенные промежутки времени, что позволяет большинству судов и самолетов беспрепятственно миновать опасную зону. Когда же эта аппаратура начинает работать, генерируемые ею мощные лучи могут не только воздействовать на навигационные приборы или человеческий организм, но и полностью разрушить корабль или самолет, который по несчастной случайности оказался на их пути.

Постоянно растущее количество данных, говорящих о том, что прошлые цивилизации знали и умели гораздо больше, чем вначале полагали ученые, поддерживает гипотезу о посещении Земли существами из других миров: бывает трудно поверить, что удивительные достижения древних обитателей Земли были сделаны самостоятельно, без участия постороннего чрезвычайно высокого интеллекта.

Напротив, представители морской береговой охраны утверждают, что большинство загадочных событий в Бермудском треугольнике — это просто цепь совпадений, и нет ничего таинственного в исчезновениях, происходящих в этом районе Атлантики. «Плохие метеорологические условия, технические неполадки и ошибки людей, а вовсе не сверхъестественные силы стали причиной всех этих трагедий». По мнению морской береговой охраны, трагедии происходят главным образом потому, что слишком много смельчаков, желая попасть на Багамские острова, пускаются в плавание по океану на маленьких лодчонках.

Это утверждение вполне справедливо, если говорить о желторотых любителях дальних морских прогулок, которые выходят в океан на парусных лодках, менее всего для этого предназначенных. Но как быть тогда с такими опытными и закаленными моряками, как Джошуа Слокам и Гарвей Коновер, которые тоже исчезли? Как быть с пропавшими воздушными лайнерами, реактивными самолетами военно-воздушных сил и пятью торпедоносцами военно-морских сил? Ими управляли люди, которые знали свое дело и не теряли головы в самых критических ситуациях. И все-таки они исчезли. К

сожалению, заявление представителей морской береговой охраны не объясняет подавляющего большинства исчезновений.

Бермудский треугольник продолжает дискредитировать официальную точку зрения. Новые гипотезы выдвигаются и опровергаются так же быстро, как исчезают суда и самолеты в этом странном «треугольнике». И единственное, что связывает все эти пропавшие суда и самолеты, — это узкие географические границы, в пределах которых они нашли свою гибель. Все объяснения рушатся, столкнувшись с вопросом: почему никогда не находятся ни обломки, ни тела погибших и почему исчезновения всегда происходят при хорошей погоде? Возможно, человек еще не достиг того уровня развития, который позволит ему понять природу сил, действующих в районе Бермудского треугольника.

2. 1492 год Христофор Колумб, Саргассово море и Бермудский треугольник

Христофор Колумб первым из известных нам путешественников прошел через Саргассово море и пересек район Атлантики, который мы теперь называем Бермудским треугольником. Именно благодаря Колумбу этот район оказался окутанным атмосферой тайны, которая с годами становилась все более интригующей. Его судовой журнал содержит описание моря, сплошь заполненного водорослями, рассказ о необычном поведении стрелки компаса, о внезапно возникшем огромном языке пламени, о странном свечении моря. Каждое непонятное явление повергало в ужас мореплавателей, у которых и без того нервы были напряжены до предела, и казалось им зловещим предупреждением о том, что пора возвращаться восвояси. Слухи обо всех этих невероятных событиях быстро распространялись среди моряков, и скоро этот район Атлантики приобрел репутацию загадочного и таинственного, — репутацию, которая сохраняется за ним и по сей день.

Когда в 1969 году космонавты отправлялись к Луне, они знали о своем маршруте, превышающем четверть миллиона миль, гораздо больше, чем знал Колумб о своем трехтысячемильном пути в 1492 году. Полет космонавтов обеспечивали тысячи специалистов во всем мире, используя самые лучшие компьютеры и средства связи, созданные человеком. Космонавты совершенно точно знали, сколько времени займет их путешествие, и были заранее подготовлены ко многим опасностям, которые могли их подстергать.

Когда же Колумб отошел от Канарских островов на трех маленьких суденышках с экипажем из девяноста человек, он не имел ни малейшего представления о том, что его ожидает. У него не было карт предстоящего маршрута, не с кем было установить связь в случае необходимости, неоткуда было ждать помощи в минуту опасности, а кроме того, он даже не представлял себе, сколько времени продлится путешествие или какие неожиданности его подстерегают.

Саргассово море находится в центральной части Северной Атлантики [Северной Атлантикой иногда называют часть Атлантического океана,

расположенную в северном полушарии], располагаясь между 30-м и 70-м градусами западной долготы и 20-м и 35-м градусами северной широты. Здесь меньше облаков, меньше ветров и меньше выпадает осадков, чем над другими областями океана. Саргассово море почти равно по площади территории Соединенных Штатов Америки; оно протянулось более чем на 2000 миль в длину и на 1000 миль в ширину. Со всех сторон Саргассово море окружают мощные атлантические течения, которые заставляют его воды медленно вращаться по часовой стрелке. Свое название это море получило от португальского слова «sargago», что означает «морская водоросль».

Первые мореплаватели, пересекавшие Саргассово море, поминутно боялись сесть на мель, так как большие скопления водорослей обычно означают близость земли. Между тем глубина океана в этом районе составляет несколько миль.

В Саргассовом море обитает множество необычных существ, которые либо совсем недавно приплыли сюда, так сказать «зайцем», на всякого рода предметах, занесенных течениями, либо являются потомками таких же «зайцев», приспособившихся к жизни на водорослях.

Так называемые «конские широты», то есть полоса частых и длительных штилей между тридцатой и тридцать пятой параллелями, значительно усиливают необычность этого района. Воздух здесь бывает таким неподвижным, что моряки порой всю ночь читали на палубе при свече, а парусные суда в течение длительного времени не могли сдвинуться с места.

Хотя Колумб очень точно описал водоросли Саргассова моря, рассказы тех, кто побывал здесь после него, напугали моряков. В те времена моряки не любили отходить слишком далеко от берега, и им становилось не по себе, если земля слишком долго не появлялась. Они приходили в ужас от вида сплошного месива из желтых, коричневых и зеленых водорослей с кишачными на них причудливыми существами, простиравшегося насколько хватает глаз, вплоть до самого горизонта. Чем больше судов стояло неподвижно, с поникшими парусами вдоль «конских широт», тем страшнее становились рассказы о Саргассовом море. Согласно им, уже не отсутствие ветра задерживало там корабли, а нечто иное, непонятное. Борты, канаты и якорные цепи постепенно обрастали, опутывались прочной паутиной водорослей, которая цепко удерживала судно в этой ловушке под горячим тропическим солнцем, пока его экипаж не умирал от голода и жажды, а от самого корабля оставался лишь насквозь прогнивший и заваленный скелетами остов, который не шел ко дну только потому, что его обвивали «щупальца» водорослей. Делу помогал и червь-древоточец, прекрасно чувствующий себя в тропических водах, который действительно превращал иногда борты кораблей в сплошную труху. В преданиях о Саргассовом море различные животные, ползающие по переплетениям из водорослей, преображались в гигантских чудовищ, которые могли утащить корабль в океанскую бездну. Ходили слухи, что экипажи судов, оказавшихся в этом проклятом море, умирали мучительной смертью от удушья.

Когда какие-нибудь предметы попадают в относительно спокойные воды

центральной части Саргассова моря, они начинают двигаться по гигантскому кругу, как человек, попавший в водоворот, и в конце концов тонут.

Многие растения, занесенные сюда течениями, продолжают расти. Можно предполагать, что большая часть водорослей занесена в Саргассово море из Мексиканского залива и Карибского моря с помощью Гольфстрима. Из Центральной Америки и Вест-Индии сюда приплывают стволы деревьев — жертва ураганов. И вообще весь хлам и мусор, который попадает в реки этих районов, рано или поздно может оказаться в Саргассовом море. Как сообщалось в печати в 1968 году, здесь больше нефти и смолы, чем саргассума, и нефть эта плывет сюда со всего мира.

В Саргассовом море находили много покинутых судов, и из-за этого оно пользуется печальной славой кладбища кораблей. Благодаря некоторым романистам центральные районы Саргассова моря приобрели известность как фантастическое царство, где друг на друге громоздятся некогда затонувшие, битком набитые сокровищами суда, многие из которых пролежали там уже сотни лет, а обитатели этого удивительного царства, занесенные сюда неумолимыми морскими течениями, равнодушны к сокровищам, бесполезным для них. Да, что бы ни рассказывали о Саргассовом море, правду или вымысел, это действительно очень странное место.

Название «конские широты» возникло еще в те времена, когда суда с лошадьми на борту подолгу стояли здесь, застигнутые безветрием. Проходили дни, но ни дождя, ни ветра не было и в помине, и запасы питьевой воды катастрофически сокращались. Ошалевшие от жажды лошади нередко срывались с привязи и бросались в воду. А бывало и так, что сами люди выбрасывали ослабевших лошадей за борт, чтобы сохранить остатки воды для более сильных и выносливых. Суеверные моряки утверждали, что по ночам здесь часто появляются призраки лошадей.

Вечером 13 сентября Колумб заметил, что стрелка компаса указывает уже не на Полярную звезду, а сместилась на шесть градусов к северо-западу. Так впервые было отмечено склонение магнитного компаса. Наблюдая в течение последующих нескольких суток, как стрелка смещается все сильнее и сильнее, Колумб понял, что это новое явление может вызвать замешательство у членов экипажа. Капитаны остальных судов тоже заметили, что с компасами творится что-то неладное, и, когда об этом стало известно всем морякам, они пришли в ужас. Они решили, что даже законы природы здесь другие. Им казалось, что на компас воздействует какая-то неведомая сила, желающая, чтобы они сбились с пути, и каждый из них боялся, что впереди его поджидают еще более странные и таинственные явления.

На этом те, кто упоминает о странностях в поведении компаса, когда касаются тайн Бермудского треугольника, обычно меняют тему повествования, как бы давая читателю возможность поразмыслить о природе таинственных сил, действующих в этом районе нашей планеты. Между тем эта история имеет продолжение: Колумб пришел к выводу, что стрелка компаса вообще указывает не на Полярную звезду, как считали его современники, а на какую-то другую

точку пространства. Штурманы и весь экипаж относились с величайшим уважением к научным познаниям Колумба; они поверили ему и быстро успокоились. Более чем через три столетия Вашингтон Ирвинг в биографии Колумба писал по этому поводу: «...объяснение, которое Колумб дал этому явлению, было весьма правдоподобным, что свидетельствует об остроте его ума, всегда готового найти единственно правильное решение в самой критической ситуации. Возможно, сначала он выдвинул эту гипотезу только для того, чтобы успокоить перепуганных моряков, но, как выяснилось в дальнейшем, и сам Колумб оказался вполне удовлетворен таким объяснением». И хотя Ирвинг ставил под сомнение гипотезу Колумба, Колумб правильно решил эту загадку.

Стрелка компаса показывает не на Северный полюс и не на Полярную звезду, а на Северный магнитный полюс, который находится вблизи острова Принца Уэльского, на полпути между Гудзоновым заливом и Северным географическим полюсом. На земном шаре очень мало мест, где стрелка компаса показывает на Северный географический полюс; почти всюду она отклоняется от географического меридиана, причем угол склонения колеблется от нескольких градусов до 180. Теперь эта особенность магнитной стрелки хорошо известна летчикам, морякам и любителям пеших путешествий. Они знают, как скорректировать показания компаса, чтобы определить направление на географический полюс в любом районе земной поверхности.

«Огромный язык пламени», который, по сообщению Колумба, упал в море, был, очевидно, метеором. Это событие никого особенно не испугало, и о нем говорили просто потому, что метеор этот, по-видимому, был довольно больших размеров.

К началу второй недели октября Колумб оказался в отчаянном положении: матросы открыто отказывались повиноваться ему, требуя возвращения назад. Уже в течение нескольких недель они видели сухопутных птиц и растения, которые вселяли в их сердца надежду, что скоро они подойдут к земле. Но каждое утро перед ними вновь и вновь расстилались бескрайние просторы океана и становилось все больше птиц и растений. Порой моряки принимали облака на горизонте за прибрежную полосу земли и так часто кричали, будто видят землю, вызывая у всего экипажа буйную радость, сменяющуюся новым разочарованием, что Колумб в конце концов объявил, что, если кто-нибудь крикнет «Земля!» и в течение трех дней это не подтвердится, он потеряет право на премию, обещанную тому, кто первым увидит землю.

Но к 11 октября появилось уже столько верных признаков, безошибочно свидетельствующих о близости земли, что Колумб сам поднялся на палубу и стал всматриваться в горизонт. Около десяти часов вечера ему показалось, будто он видит в отдалении какой-то огонь. Подумав, что ему это померещилось, он подозвал кого-то из матросов. Тот тоже увидел огонь. Но когда подошел еще один вызванный матрос, огонь уже пропал. Чтобы зря не будоражить команду, никому об этом не сообщили. А спустя четыре часа Родриго де Трианья с каравеллы «Пинта» просигналил, что земля видна. На этот

раз ошибки не было.

Историки все еще рассуждают и спорят на тему о том, что за огонь был замечен Колумбом. Делались самые различные предположения: факел в лодке рыбака, факел в чьих-то руках на берегу, стая светящихся рыб и т. п. Однако наибольшее число сторонников приобрела гипотеза оптической иллюзии, вызванной чрезмерным напряжением зрения, в связи с чем желаемое выдавалось за действительное.

Итак, почти пятьсот лет назад этот район Атлантики, включая и Бермудский треугольник, благодаря Колумбу и его суеверной команде был окружен ореолом тайны. Сам Колумб записывал в свой судовой журнал факты, и только факты, но с течением времени их преувеличили, а моряки особенно боялись всего того, чего не могли понять.

3. Август 1840 года. «Розали»

В августе 1840 года неподалеку от Нассау (Багамские острова) было обнаружено крупное французское судно «Розали», покинутое экипажем, но не имевшее каких-либо повреждений. Судно дрейфовало с поднятыми парусами. Судя по всему, «Розали» была оставлена людьми лишь за несколько часов до того, как была найдена. Судно не имело течи, ценный груз находился в прекрасном состоянии, а единственным обитателем на борту оказалась полумертвая от голода канарейка. Никому так и не удалось узнать, куда исчез экипаж.

Последние версии случая с «Розали» основаны на материалах книги с многозначительным названием «Внимай!», изданной в 1931 году. Ее автор Чарлз Форт большую часть жизни провел за чтением старых газет, собирая по крупицам сведения для будущих «книг, ставящих те вопросы, на которые ортодоксальная наука не решается дать ответа». Форт писал, что всю информацию о «Розали» он почерпнул из одной-единственной статьи, опубликованной в лондонской «Таймс».

«Таймс» (Лондон), 6 ноября 1840 г., с. 6:

«Покинутое судно». В корреспонденции из Нассау, Багамские острова, от 27 августа содержится следующее сообщение: «Несколько дней назад здесь произошел странный случай. Одним из наших небольших каботажных судов в море было встречено французское судно, покинутое экипажем (рейс Гамбург — Гавана). Судно оставалось под парусами, и ничто не указывало на наличие каких-либо повреждений. Весьма ценный груз, состоявший из вина, фруктов, шелка и т. д., находился в прекрасном состоянии. Все судовые документы были в целости и сохранности. Промеры показали, что в трюме набралось на три фута воды, однако течи не было. Из живых существ на судне обнаружили только полумертвых от холода кошку, пару кур и нескольких канареек. Каюты офицеров и пассажиров были обставлены весьма элегантно, и все указывало на то, что их покинули совсем недавно. В одной из кают лежали разбросанные в беспорядке предметы дамского туалета, но людей на борту не оказалось. На

судне находилось несколько тюков с товарами, которые были адресованы различным коммерсантам в Гаване. Судя по всему, корабль был оставлен экипажем всего несколько часов назад. Это большое совсем новое судно называется «Розали». О судьбе его экипажа никаких сведений получить не удалось».

Дальнейшее расследование обстоятельств, связанных с этим случаем, оказалось довольно трудным делом. В лондонской «Таймс» больше не было статей о «Розали», а таких газет, как «Нью-Йорк таймс» и «Нассау гардиан», тогда еще не существовало. По данным Британской библиотеки и Библиотеки конгресса, во всем мире сейчас нет учреждения, где можно было бы найти газеты, выходившие в августе 1840 года в Нассау или Гаване. В морском музее в Париже не содержится никакой информации о «Розали», которая считалась французским судном, зато в архивах «Ллойда» обнаружилось два сообщения, которые показали нам чрезвычайно обнадеживающими.

Дж. Ф. Лейн, помощник редактора публикаций «Ллойда» о кораблях, 15 августа 1973 г.:

«Должен сообщить... что, к сожалению, в архивах «Регистра Ллойда» не упоминается о каком-либо инциденте, который произошел в 1840 году в районе Багамских островов с судном, называвшимся «Розали».

Однако я направляю Вам выписки из публикаций «Регистра Ллойда», содержащие информацию о судне под названием «Россини», которое может оказаться именно тем судном, какое Вас интересует.

«Бюллетень Ллойда», 25 сентября 1840 г.: Гавана, 18 августа. «Россини», следовавший из Гамбурга в Гавану, 3 августа сел на мель возле острова Муарес (Багамский пролив). Экипаж и пассажиры спасены».

«Бюллетень Ллойда», 17 октября 1840 г.: Гавана, 5 сентября. «Россини», следовавший из Гамбурга в Гавану и севший 3 августа на мель в районе острова Муарес (Багамский пролив), был обнаружен 17 августа без единой живой души на борту и отведен в порт как судно, брошенное экипажем».

В сообщениях о «Россини» и «Розали» достаточно много общего, чтобы предположить, что они относятся к одному и тому же судну. Кроме того, оба имени настолько похожи, что одно можно легко принять за другое, особенно если учесть, что текст написан от руки как это было принято в 1840 году. Корреспондент «Таймс» в Нассау, возможно, написал в своем сообщении — «Россини», а редактор в Лондоне по ошибке прочитал — «Розали». Оба судна шли по маршруту Гамбург — Гавана, и оба судна были найдены неподалеку от Нассау.

Даты тоже почти совпадают. В сообщении от 27 августа говорится, что «Розали» была отведена в Нассау «несколько дней назад», а «Россини» был обнаружен 17 августа и отбуксирован в Нассау.

В надежде получить информацию, которая могла бы разъяснить,

принадлежат ли оба имени одному и тому же судну, я написал в министерство образования и культуры в Нассау. Мне ответили, что в архивных документах нет ни одного упоминания о «Розали», но сохранились протоколы заседаний адмиралтейского суда по делу о «Россини». Эти заседания, продолжавшиеся несколько месяцев, были посвящены прежде всего вопросам, связанным со стоимостью и платой за хранение груза, претензиями на страховую премию и тому подобное, однако протоколы содержали и сведения о том, что судно было найдено в море и отбуксировано в порт Нассау.

Протокол заседания адмиралтейского суда, 25 августа 1840 г.:

«Генеральный прокурор представил суду показания, данные под присягой Бенджамином Кэрри и Джоном Баптистом, капитанами потерпевших кораблекрушение английских судов «Резольют» и «Сифлаэр», по поводу необычных обстоятельств, связанных с обнаружением вышеупомянутого судна [«Россини»]. Показания были приняты и приобщены к делу».

Как можно заключить из упоминания о «необычных обстоятельствах», власти Нассау ничего не знали о том, что две недели назад судно село на мель, а экипаж и пассажиры были спасены.

К сожалению, так и не удалось разыскать детальных свидетельств того, как пашли «Россини». И все-таки, если бы оказалось, что «Россини» был пайден при обстоятельствах, аналогичных тем, о которых рассказано в «Таймс» в отношении «Розали», то можно было бы утверждать, что речь идет об одном судне. В такой ситуации у нас есть все основания сомневаться в том, что история с «Розали» содержит в себе нечто таинственное, однако неопровержимыми доказательствами в пользу иной версии мы также не располагаем.

4. Апрель 1854 года. «Белла»

Одним из первых таинственно исчезнувших в Бермудском треугольнике судов была «Белла», пропавшая в 1854 году.

О «Белле» сохранилось очень мало сведений. Хотя это было английское судно, в лондонской «Таймс» нет ни слова о его исчезновении, и оно не упоминается ни в одном из справочников о потерпевших кораблекрушение судах.

В «Регистр Ллойда английских и иностранных судов за 1854 год» занесена и «Белла», построенная в Ливерпуле в 1852 году для Бразилии, однако в нем ничего не сказано о том, что она терпела когда-либо бедствие.

Упоминание о «Белле» можно найти также в книге Гарольда Т. Уилкинза «Удивительные тайны времени и пространства», в главе, посвященной некоему англичанину по имени Роджер Тичборн. «Белла» попала в книгу с таким названием только потому, что все связанное с наследством Тичборна оказалось под покровом тайны, и его исчезновение вместе с «Беллой» стало лишь эпизодом главного повествования. К сожалению, Уилкинз не сообщил, откуда он почерпнул свою информацию.

По словам Уилкинза, спустя шесть дней после того, как в апреле 1854 года «Белла» вышла из Рио-де-Жанейро в направлении Ямайки, моряки с другого судна, пересекая курс «Беллы», вдруг заметили в воде какие-то обломки. Здесь же вверх дном плавала большая спасательная шлюпка; на ее корме можно было прочесть: «„Белла", Ливерпуль». Самой «Беллы» не было видно. Плававший на поверхности груз был подобран и отправлен в Рио. Несколько английских и бразильских кораблей, находившихся поблизости, начали разыскивать тех, кому, быть может, удалось спастись, но все поиски оказались напрасными.

Судя по всему, «Белла» перевернулась, поскольку была так перегружена, что даже мебель из кают пришлось вынести на палубу, чтобы освободить место для груза. В этом районе часто налетают внезапные шквалы, а в ночь накануне того дня, когда нашли шлюпку, дул сильный порывистый ветер. Отсюда следует, что исчезновение «Беллы» никак нельзя назвать хоть сколько-нибудь таинственным: просто это еще одно судно, которому так и не удалось дойти до порта назначения.

Уилкинз не указал, где именно были обнаружены обломки, но он обмолвился, что их нашли через шесть дней после выхода «Беллы» из Рио-де-Жанейро. Во времена парусников хорошее грузовое судно делало 150 миль в день, а при особенно благоприятных условиях — до 200 миль. Если «Белла» шла все шесть дней при оптимальных условиях, к моменту катастрофы она должна была находиться примерно в 1200 милях севернее Рио-де-Жанейро. Если условия были менее благоприятными или если она не шла все шесть дней подряд, она должна была оказаться где-то намного южнее.

От Рио-де-Жанейро до мыса Сан-Роки приблизительно 1200 миль. Это то самое расстояние, которое могла бы пройти «Белла» при самых лучших условиях хода. Мыс находится в 2000 миль от острова Барбадос. Значит, «Белла» не могла оказаться ближе чем в 2000 миль от Бермудского треугольника.

Бермудский треугольник не имеет никакого отношения к истории с «Беллой», поскольку то, что с ней произошло, произошло совсем в другом районе Земли.

5. Декабрь 1872 года. «Мэри Селест»

Никакое повествование о тайнах океана не будет полным без рассказа о «Мэри Селест». Хотя ее, уже без людей, нашли в океане между Азорскими островами и Португалией, вспоминают о ней чаще всего в связи с тайнами Бермудского треугольника [Ее местонахождение было $38^{\circ}20'$; с. ш., $17^{\circ}15'$; з. Д., то есть в 590 милях к западу от Гибралтара]. Все суда, брошенные командой, где бы их ни находили, сравнивают с «Мэри Селест», и все таинственные истории, с кем бы они ни случались, нарекают ее именем. Например, 19 звено из пяти торпедоносцев, исчезнувшее в декабре 1945 года возле побережья Флориды, часто именуют «„Мэри Селест" от авиации».

О «Мэри Селест», самом известном покинутом судне прошлого века,

рассказывали столько, что уже почти невозможно отличить, где правда, а где вымысел. Для решения этой загадки предлагались десятки различных версий, от самых простых до самых умопомрачительных, но никто до сих пор не знает и, по-видимому, никогда не узнает, что же произошло на самом деле.

«Мэри Селест», бригантина длиной 103 фута и водоизмещением 282 тонны, была обнаружена в океане грузовым судном «Деи Гратиа» 4 декабря 1872 года. Оба судна загрузили свои трюмы в Нью-Йорке в начале ноября. «Мэри Селест» под командованием капитана Бриггса вышла из Нью-Йорка 7 ноября и направилась в Геную. «Деи Гратиа» под командованием Морхауза отошел от причалов Нью-Йорка 15 ноября и взял курс на Гибралтар.

Когда через месяц капитан Морхауз встретил «Мэри Селест» в океане, она шла под всеми парусами по ветру, но такими зигзагами, что Морхауз заподозрил неладное. Он приказал группе моряков подняться на борт «Мэри Селест» и выяснить, в чем дело. Оказалось, что судно, на котором шли из Нью-Йорка капитан Бриггс, его жена, дочь и восемь человек экипажа, сейчас было совершенно пусто. Единственная спасательная шлюпка тоже исчезла, и, судя по всему, она была спущена на воду, а не сорвана ветром [Из других источников следует, что шлюпка оставалась на корабле].

Различные авторы по-разному описывают обстановку на покинутом судне, но единодушно отмечают, что в основном на борту «Мэри Селест» все было в полном порядке и судно почти не пострадало от непогоды, хотя несколько парусов были слегка порваны. Некоторые утверждают, что на «Мэри Селест» как раз собирались накрывать на стол, другие считают, что еда еще только варилась на плите, а третьи убеждены, что вся посуда была уже тщательно вымыта и расставлена по полкам. Согласно некоторым сообщениям, на столе оставались хлеб, масло, бекон, яйца, а также чашки с недопитым (и еще теплым) кофе или чаем. На швейной машине якобы стояла бутылочка с машинным маслом, что явно свидетельствовало о том, что море было спокойным, а на стене все еще тикали часы.

Личные вещи капитана были в целости и сохранности, а на его постели лежали игрушки, словно там только что играл ребенок. Груз, состоящий из 1700 баррелей спиртных напитков, оставался нетронутым. В трюме было на три с половиной фута воды. Судовые документы, кроме вахтенного журнала, все до одного исчезли, как исчезли и навигационные приборы.

На степе висела (или лежала под койкой капитана) сабля со следами крови (или ржавчины). Из одних источников следует, что пятна крови (или вина) были на деревянных предметах и парусах, тогда как в других источниках вообще нет никакого упоминания о крови. На борту судна оставался шестимесячный запас пищи и воды.

Последняя запись в вахтенном журнале была сделана 24 ноября, когда судно находилось в 100 милях к западу от Азорских островов. А одиннадцать дней спустя его обнаружили в 500 милях к востоку от них.

Капитан Морхауз привел «Мэри Селест» в Гибралтар, где после длительного судебного разбирательства получил небольшое вознаграждение за

спасение судна.

Суд так и не смог выяснить, куда исчез экипаж. По этому поводу возникали самые невероятные версии, которые обрастали все новыми и новыми подробностями. Капитана Морхауза и его людей обвиняли в том, что они пираты и что они захватили «Мэри Селест», уничтожив весь экипаж, в надежде получить премию за якобы спасенное судно. Ходили слухи, что еще в Нью-Йорке Морхаузу удалось каким-то образом устроить на «Мэри Селест» своих матросов; те быстро завладели судном, убили людей, выбросили их за борт и в условленном заранее месте стали ждать, когда подойдет «Деи Гратиа».

По другой версии, команда «Мэри Селест» учинила набег на бочки со спиртным, хранившиеся в трюме. Уильям А. Ричард, который был в то время министром финансов Соединенных Штатов, написал открытое письмо, которое появилось на первой странице «Нью-Йорк таймс» 23 марта 1873 года:

«Обстоятельства дела вызывают весьма мрачные опасения, что капитан судна, его жена, ребенок и, возможно, старший помощник были убиты озверевшими от выпивки матросами, которые, по-видимому, получили доступ к бочкам со спиртными напитками, составлявшим значительную часть груза.

Судя по всему, судно было покинуто экипажем в период между 25 ноября и 5 декабря; экипаж либо погиб в море, либо, что более вероятно, был подобран судном, направлявшимся в один из портов Северной или Южной Америки либо Вест-Индии».

Наиболее простое объяснение случившемуся видели в том, что судно попало в шторм и, когда членам экипажа показалось, будто оно тонет, они погрузились в шлюпку и, очевидно, все до одного погибли.

Важную роль в этой трагедии отводят носовому люку, который, как выяснилось, был открыт; крышку же люка, согласно одной из версий, сорвали пары спирта. Клубами, по виду напоминавшими дым, пары поднимались из трюма, и капитан Бриггс решил, что на судне пожар и оно вот-вот взорвется. Экипаж перебрался в спасательную шлюпку, закрепив фалинь на корме судна, но он почему-то развязался, и «Мэри Селест» ушла без шлюпки и экипажа.

Писатели широко использовали этот случай в качестве сюжета для своих произведений, и одним из первых был молодой и тогда еще мало кому известный Артур Конан Дойль, который опубликовал в январском номере журнала «Корнхилл мэгезип» за 1884 год рассказ в виде статьи анонимного автора, называвшийся «Сообщение Дж. Хебекука Джефсона». Рассказу Конан Дойля, появившемуся через одиннадцать лет после истории с «Мэри Селест», поверили сразу и безоговорочно, потому что многое в нем было очень близко к истине или выводилось из соответствующих истине фактов и заявлений. Свое воображаемое судно он назвал «Мария Селеста» [«Святая Мария», или «Святая дева». — *Ред .*], и большинство авторов в дальнейшем называли его прототип именно этим именем. Многие из того, что рассказывают сейчас о «Мэри Селест», на самом деле почерпнуто из повествования Конан Дойля о «Марии Селесте».

Со времен Конан Дойля предлагаемые решения этой загадки стали еще

более изощренными. Была высказана мысль, что испорченная пища вызвала у экипажа галлюцинации и люди стали кидаться в море, чтобы спастись от ужасных видений. По другой версии, всех отравил кок, который выбросил тела умерших за борт и сам прыгнул вслед за ними.

В качестве еще одной догадки фигурировало предположение о баратрии, то есть умышленном совершении действий, рассчитанных на обман судовладельцев. Возможно, Морхауз по заранее достигнутой договоренности высадил матросов с «Мэри Селест» в каком-нибудь укромном уголке Атлантики, привел «Мэри Селест» в порт как судно, покинутое экипажем, получил за это деньги и разделил их между членами обеих экипажей.

Ходили слухи, что владелец «Мэри Селест» подговорил матросов убить капитана Бриггса вместе с семьей и затопить судно, чтобы получить страховую премию, но матросы допустили какую-то оплошность и погибли. Возможно, план предусматривал, что они прыгнут в море и вплавь доберутся до берега, когда судно подойдет к скалам возле Азорских островов, но внезапный порыв ветра отогнал «Мэри Селест» в безопасное место, и она продолжала плавание, а матросы утонули или погибли.

Некоторые высказывали предположение, что экипаж оставил судно из-за мощного смерча, который в море не менее опасен, чем торнадо на суше. По другой версии, подводное землетрясение или еще что-то в этом роде вызвало на «Мэри Селест» панику, и команда покинула корабль. Еще одна версия гласит, что где-то неподалеку от Азорских островов «Мэри Селест» наткнулась на «блуждающий остров», то есть движущуюся песчаную отмель, которая постоянно меняет свое местоположение. Сев на мель, экипаж решил, что спасения им ждать неоткуда; они погрузились в шлюпку и, очевидно, погибли в океане. Корабль же после очередной подвижки «острова» вновь оказался на плаву.

Через много лет после того, как произошло это событие, объявился человек, который утверждал, будто он единственный из членов экипажа «Мэри Селест», кому удалось спастись. Он рассказал, что капитан вызвал старшего помощника на соревнование, кто быстрее проплывет вокруг судна, но их атаковала акула. Матросы с ужасом смотрели на эту сцену, как вдруг на палубу обрушилась огромная волна и всех до единого смыла за борт. «Мэри Селест» не перевернулась и продолжала плыть дальше, а экипаж, кроме одного матроса, утонул.

Но и через пятьдесят лет после исчезновения судна можно было услышать «излияния» моряков, утверждавших, будто они плавали с капитаном Бриггсом. Ни одна из рассказанных ими историй не могла быть подтверждена фактами, и сегодня нам известно о судьбе экипажа «Мэри Селест» не больше, чем в тот день, когда ее обнаружили в океане.

6. Зима 1880 года. «Аталанта»

31 января 1880 года от Бермудских островов отошел британский корабль «Аталанта», имея на борту 290 курсантов и офицеров. На пути в Англию он исчез, не оставив никаких следов.

Первое сообщение о том, что «Аталанта» опаздывает с прибытием в Портсмут, появилось в лондонской «Таймс» 13 апреля 1880 года. После этого в течение многих месяцев на страницах газет публиковались репортажи о поисках судна, так что его исчезновение находилось в центре внимания мировой общественности. У «Таймс» всегда были в избытке догадки, и теории, и страхи, и надежды, связанные с судьбой судна.

«Таймс» (Лондон), 13 апреля 1880 г., с. 6: «Прошло уже семьдесят два дня с тех пор, как «Аталанта», учебный парусный корабль, отошла от Бермудских островов, возвращаясь в Портсмут, и, поскольку у нас до сих пор нет никаких сведений о ней, возникли опасения, что она получила серьезные повреждения из-за ураганных ветров, недавно отмеченных в этом районе, и, возможно, была снесена с курса. Хотя Адмиралтейство уже распорядилось отправить к Азорским островам на поиски «Аталанты» транспортное судно «Уай», Их Светлости сочли все же необходимым отдать приказ эскадре [из пяти кораблей] идти сначала к Азорским островам, а затем обратно к Бантри-Бей (Ирландия) с целью собрать сведения о пропавшей «Аталанте». Корабли пойдут развернутым строем на расстоянии прямой видимости друг от друга, что позволит как можно тщательнее исследовать этот район океана».

«Таймс» (Лондон), 14 апреля 1880 г., с. 2: «Когда «Аталанта» отошла от Бермудских островов, на ее борту было 109 тонн воды и большие запасы продовольствия. Судно прекрасно оснащено и обладает великолепной устойчивостью, а его капитан известен как человек трезвого ума и прекрасный знаток морского дела. Поэтому, когда «Аталанта» не прибыла вовремя в порт, возникли опасения, что с ней произошло несчастье, и это тем более вероятно, что за последние два месяца в Атлантике из-за штормовой погоды потерпело аварию немало судов. И все же мы не теряем надежды, что, отделавшись двумя-тремя сломанными мачтами, «Аталанта» благополучно вернется в порт.

...Вполне возможно, что ее стены были снесены восточными ураганами, свирепствовавшими целый месяц. В результате корабль сошел с курса и в настоящее время терпит бедствие где-то в просторах Северной Атлантики. Экипаж «Тамар» обнаружил в океане плававшее вверх дном судно, которое моряки приняли за пропавшую «Аталанту»... Но это явная ошибка... «Аталанта» с ее 109 т воды в цистернах и 43 т балласта не смогла бы держаться на поверхности в таком состоянии. Если бы она перевернулась, то мгновенно пошла бы ко дну... И тем не менее многие жители Плимута высказывают опасение, что перевернувшееся судно и есть пропавшая «Аталанта»...»

«Таймс» (Лондон), 15 апреля 1880 г., с. 10: «Вчера Адмиралтейство получило свыше 150 телеграмм со всех концов страны от родственников тех, кто находится на борту «Алалашы». И в каждой телеграмме содержалась просьба сообщать о судьбе судна... В Адмиралтействе отвечают, что, к сожалению, они не располагают никакими сведениями о судне. Кроме того, свыше 200 человек лично обращались в Уайтхолл по этому вопросу.

Единственным утешением может служить тот факт, что до Бермудских островов не менее 84 дней хода под парусами, тогда как «Аталанта» находится в море лишь 74 дня.

Капитан «Тамар» прислал телеграмму... что во время своего последнего плавания он, вопреки сообщениям в печати, не видел судна, которое плавало бы вверх дном.

...Сегодня утром весь Портсмут загудел, как растревоженный улей, когда прошел слух, что пропавшее судно в целости и сохранности прибыло в Фалмут... [Сообщения об этом], напечатанные крупными буквами, были развешаны в витринах газетных редакций и магазинов, и через несколько часов ворота порта осаждали родственники и друзья членов экипажа... Но вскоре в порту было вывешено полученное из Фалмута... сообщение о том, что туда действительно прибыло торговое судно под названием «Аталанта», но что касается слухов о прибытии военного корабля «Аталанта», то они не соответствуют действительности».

«Таймс» (Лондон), 16 апреля 1880 г., с. 5: «...Хотя отсутствие каких бы то ни было сведений о судне продолжает порождать всевозможные слухи и домыслы, у нас нет никаких оснований считать «Аталанту» погибшей. Если бы она, как некоторые полагают, затонула во время урагана, или сгорела, или натолкнулась на айсберг, то, вероятнее всего, остались бы какие-нибудь следы кораблекрушения, которые поведали бы нам о несчастье... По всеобщему мнению, «Аталанта» потеряла мачты, была снесена штормовым ветром с курса и сейчас находится вдали от главных морских путей.

Коралловые рифы вблизи Бермудских островов чрезвычайно опасны и в некоторых местах протянулись на расстояние до десяти миль от берега... Эти рифы окружают Бермуды с трех сторон... и подход к ним и выход в море весьма рискованны. Если бы «Аталанта» села на рифы... ее обломки вынесло бы не на берег, а как раз наоборот, в открытое море, и дальше они поплыли бы на восток, влекомые Гольфстримом». «Таймс» (Лондон), 19 апреля 1880 г., с. 6:

«В субботу был пущен слух, что обнаружена спасательная шлюпка с надписью на корме «Аталанта». Слух не подтвердился, но, даже если это и было так, найденная шлюпка никак не могла принадлежать пропавшему судну, поскольку в военно-морском флоте не принято писать на шлюпках название корабля».

«Таймс» (Лондон), 20 апреля 1880 г., с. 12: «Вчера в Портсмут прибыла канонерская лодка «Эйвон». Капитан сообщил, что поблизости от Азорских

островов он заметил огромное количество плавающих обломков... Море буквально кишело ими. Гавань острова Фаял была заполнена судами, потерявшими мачты. И в течение всех пяти дней, пока «Эйвон» оставался на рейде Фаяла, обломков становилось все больше. Однако не было никаких свидетельств того, что какое-нибудь судно затонуло или было разбито штормом... Некоторые офицеры «Эйвона» считают, что «Аталанта», возможно, натолкнулась на айсберг, но они категорически отрицают, что судно могло перевернуться».

«Таймс» (Лондон), 21 апреля 1880 г., с. 6: «...Только преступным недомыслием можно объяснить тот факт, что почти 300 юношей, никогда в жизни не выходявших в море, были посланы в плавание на учебном судне, даже не располагающем достаточным количеством хорошо обученных и опытных моряков, которым в исключительных обстоятельствах можно было бы вверить корабль. В экипаже «Аталанты» всего 11 настоящих умелых моряков, и, если принять во внимание, что молодые ребята, как правило, боятся лазать в шторм по вантам, чтобы спустить паруса... станет совершенно очевидно, какой большой опасности подвергается судно».

«Таймс» (Лондон), 26 апреля 1880 г., с. 8: «У нас по-прежнему нет никаких сведений об «Аталанте», и даже самые заядлые оптимисты начинают терять надежду. Эскадра, посланная на поиски исчезнувшего судна, возвращается из района Азорских островов в Бантри-Бей, после того как все попытки разыскать «Аталанту» оказались безуспешными... Однако общественность, очевидно, не успокоится до тех пор, пока не будут самым тщательным образом обследованы берега Гренландии и Исландии».

«Таймс» (Лондон), 27 апреля 1880 г., с. 10: «Экипаж «Тамара», только сегодня прибывший в Портсмут, до своего возвращения в Англию был осведомлен об опасениях за судьбу пропавшего без вести учебного корабля «Аталанта»... Среди пассажиров «Тамара» оказался некий Джон Варлинг, старый моряк... лишь 3 января по болезни списавшийся с «Аталанты»... Сообщение Варлинга о состоянии дел на судне никак нельзя назвать обнадеживающим, хотя, конечно, закономерен вопрос, насколько оно верно. По его рассказам, «Аталанта» чрезвычайно валкая и очень перегружена... и капитан Стерлинг, мол, с самого начала был недоволен ею... При бортовой качке крен достигал 32°, и будто капитан Стерлинг сказал однажды, что если бы она накренилась на 1° градус больше, то перевернулась бы и пошла ко дну. Первая же трудность выявила полную неподготовленность экипажа. Поскольку офицеры, кроме двух, были столь же мало обучены, как и судовая команда, капитан Стерлинг редко когда покидал палубу. Работу по подъему и спуску парусов могли выполнять лишь опытные моряки, а их на судне было вместе с прислугой, поварами и старшинами всего около 50 из 250 членов экипажа... Молодые моряки были либо слишком робкими, чтобы взбираться по вантам на

мачты, либо слишком обессилены морской болезнью... По словам Варлинга, с самого начала они все попрятались кто куда, и когда понадобились боцману, их уже нельзя было найти. От Тенерифе до Барбадоса «Аталанта» шла 31 день... то есть на 9 дней дольше... От Барбадоса она отошла 9 января, в пятницу, взяв курс на Антигуа, где многие члены экипажа заболели желтой лихорадкой. Двое матросов, чьих имен Варлинг не запомнил, умерли... 30 января «Аталанта» зашла на Бермуды для пополнения запасов воды и продовольствия и на следующий день, 31 января, вышла в море, направляясь домой. С тех пор о ней не было никаких известий».

«Таймс» (Лондон), 10 мая 1880 г., с. 8: «Сегодня после полудня эскадра под флагом адмирала Худа прибыла в Бантри-Бей. Адмирал сообщил, что никаких сведений об «А таланте» получить не удалось, равно как и не удалось обнаружить никаких следов пропавшего судна».

«Таймс» (Лондон), 18 мая 1880 года, с. 10: «Главному редактору газеты «Таймс»:

Сэр! Все сообщения капитанов судов, недавно вернувшихся из плавания, подтверждают уже полученные ранее сведения о шторме небывалой силы, который бушует в Атлантике... примерно по курсу «Аталайты», идущей с Бермудских островов. Я позволю себе привести несколько примеров.

...12 февраля «Каспер» в течение 19 часов боролся со штормом в районе осчрова Фло-рес, находясь почти на краю гибели. Второй штурман погиб, у старшего помощника были сломаны обе ноги, а двое матросов получили серьезные ранения...

«Ольстер», шедший из Сент-Джонса, столкнулся с... сильно поврежден и наполовину затоплен водой; экипаж искал спасения на верхних надстройках, оставшись без пищи и воды.

До сих пор числятся без вести пропавшими: «Виннифред», вышедший из Новою Орлеана 30 декабря, «Девана», покинувшая Бангкок 1 октября и остров Святой Елены 9 января, «Бэй оф Бискэй», вышедший из Рангуна... в последний раз видели 7 февраля.

На основании этих и многих других сообщений нетрудно представить себе, какой чудовищной силы шторм обрушился на этот район Атлантики и какой огромный ущерб он нанес оказавшимся здесь судам. И всякий, кто пережил шторм в открытом море, кто знает, что такое гигантские водяные валы, низвергающиеся на палубу судна, и что сулит встреча с полузатопленным разбитым кораблем или айсбергом в штормовую ночь в безбрежном океане, тот, несомненно, придет к печальному выводу о том, какая судьба постигла «Аталанту»... С глубоким уважением

Аллен Янг, капшан торгового судна».

«Таймс» (Лондон), 10 июня 1880 г., с. 5: «Начальник главного финансового управления получил от Адмиралтейства указание официально

объявить о гибели «Аталанты» и с 4 июня считать это учебно-тренировочное судно вычеркнутым из списков британского военно-морского флота... Вдовы офицеров получают специальные пенсии, поскольку их мужья погибли при исполнении служебных обязанностей».

Между тем от капитанов продолжали поступать сообщения о замеченных ими в океане перевернувшихся судах, которые могли якобы быть пропавшей «Аталантой». Находили сообщения, запечатанные в бутылках и вырезанные на бочках, но ни одно из них не было достоверным.

Было предложено множество самых различных гипотез одни объясняли, почему судно затонуло, другие — почему оно все еще находится где-то в море. Быстро распространялись всевозможные слухи: «„Аталанту" нашли плавающей вверх дном»; «Она пришла в Фалмут»; «Она натолкнулась на айсберг».

Нельзя сказать с уверенностью, что никто не видел никаких следов «Аталанты». После жестоких штормов, бушевавших в Атлантике в феврале и марте, океан был буквально забит всевозможными обломками, но на мачтах и реях не пишут названий судов. Их нет и на спасательных шлюпках военных кораблей. И возможно, что многие, сами того не подозревая, видели те или другие части погибшей «Аталанты».

Прошли годы, и уже забыты многие детали этой трагедии, особенно все, что связано с непогодой в те дни. Забыты и другие бесследно исчезнувшие тогда суда. Запомнилась только «Аталанта» как судно, пропавшее в «Адовом кругу». Возможно, судно погибло где-то очень далеко от Бермудского треугольника, поскольку из ожидавших его 3000 миль пути лишь 500 проходили через «треугольник». И все-таки «Аталашу» считают жертвой «треугольника».

7. 1881 год. «Эллен Остин» и покинутое судно

Один из самых непонятных и таинственных случаев в истории покинутых экипажами судов произошел в 1881 году. В этот год английское судно «Эллен Остин» встретило в центральной Атлантике шхуну. Она была брошена экипажем на произвол судьбы, но полностью сохраняла свои мореходные качества. С «Эллен Остин» на шхуну был высажен небольшой спасательный экипаж, и оба судна взяли курс на Сент-Джонс, расположенный на острове Ньюфаундленд.

Вскоре на море опустился туман, и суда потеряли друг друга из виду. Они встретились вновь лишь через несколько дней. И снова на шхуне не было ни души. Спасательный экипаж также бесследно исчез.

Вот и вся история. Ее можно найти в «Рассказах астролога», опубликованных Рупертом Голдом в 1944 году. И у нее есть несколько продолжений, которые начинаются как раз с того места, где Голд закончил свой рассказ.

Итак, капитан «Эллен Осгип» попытался пересадить на шхуну еще один спасательный экипаж, но матросы не захотели больше рисковать, и шхуну

оставили в океане. По другой версии, второй спасательный экипаж все-таки был пересажен на шхуну, но потом налетел шквал, суда разошлись на значительное расстояние друг от друга, и ни шхуны, ни ее второго экипажа больше никто никогда не видел.

К сожалению, Голд не указывает источник информации и не упоминает, в каком месяце это произошло, что затрудняет поиски материала. Мне так и не удалось найти первоначальное сообщение об этом таинственном событии, хотя я тщательно проглядел указатели статей, публиковавшихся в «Нью-Йорк таймс» и в лондонской «Таймс» [Хотя в лондонской «Таймс», в разделе «Несчастные случаи в море», я не нашел статей об «Эллен Остин», сведения о ней могли содержаться в одном из сотен самых разнообразных сообщений, публиковавшихся под рубрикой «Смесь». Я не имел возможности проверить все это. Голд был англичанин, и поэтому источником его информации могла стать любая газета Англии.], а также «Справочник кораблекрушений» Хокинга. Никакой информации по этому вопросу я не нашел и у «Ллойда». По моей просьбе сотрудники Ньюфаундлендской публичной библиотеки в Сент-Джонсе просмотрели все свои каталоги и все номера местной газеты «Ивнинг телеграм» за 1881 год, но безрезультатно.

Страницу за страницей я перелистал подшивку газеты «Ньюфаундлер» за 1881 год и первую половину 1882 года, но все было напрасно, хотя эта газета имела обыкновение рассказывать о всякого рода интересных случаях, которые происходили с судами, заходившими в Сент-Джонс. На ее страницах было опубликовано множество банальных историй подобного рода, и трудно поверить, что газета упустила бы случай рассказать о столь невероятном происшествии с «Эллен Остин», если бы та действительно оказалась в Сент-Джонсе.

Руперт Голд был умным и добросовестным исследователем, всегда искавшим логическое объяснение тем таинственным событиям, с которыми ему приходилось сталкиваться. И можно полагать, что в истории с «Эллен Остин» все произошло именно так, как рассказал Голд. Но все последующие попытки продолжить его рассказ являются вымыслом чистой воды.

Эпизод со шхуной, которую встретила «Эллен Остин», так и останется загадкой, по крайней мере до тех пор, пока кому-нибудь не удастся раскопать источник информации, использованной Голдом для своего рассказа. Но возможно, он останется загадкой и после того, как этот источник будет найден.

8.1866 год. 1868 год. 1884 год. «Лотта» «Виго» «Мирамон»

В 1866 году шведский барк «Лотта», шедший из Гете-борга в Гавану, бесследно исчез где-то севернее Гаити. Через два года такая же судьба постигла испанское торговое судно «Виго». А в 1884 году пропала итальянская шхуна «Мирамон», направлявшаяся в Новый Орлеан.

Это те случаи, о которых, несмотря на всю тщательность предпринятых исследований, мне так и не удавалось найти какую-либо информацию.

Основная трудность здесь в том, что Легенда рассказывает о них весьма кратко и почти не сообщает таких важных деталей, как, например, даты и маршруты судов. Мы не знаем, исчезли ли эти суда в самом «треугольнике» или вне его и существовали ли они вообще.

9. Октябрь 1902 года. «Фрея»

20 октября 1902 года в океане был обнаружен немецкий барк «Фрея», покинутый экипажем. Барк 3 октября вышел из Мансанильо (Вест-Индия), направляясь в Чили, и о нем ничего не было известно до тех пор, пока его не нашли лежащим на борту, без мачт и без экипажа. На носу болтался незакрепленный якорь, а календарь в каюте капитана был перевернут на 4 октября, из чего можно заключить, что несчастье произошло вскоре после выхода «Фрей» из порта. В эти дни в районе катастрофы дул лишь слабый ветерок.

Регистр Ллойда. Суда, потерпевшие кораблекрушение. 1900–1904. (Раздел называется «Суда, покинутые экипажем»), Л» 446: «Фрея». 626 нетто-тонн. Германия. Порт отправления: Мансанильо. Порт назначения: Пунта-Аренас. Груз: балласт.

Обстоятельства и место катастрофы: вблизи Масатлана.

Дата катастрофы: перед 21 октября 1902 года.

«Нейчур», 25 апреля 1907 г., с. 610, «Землетрясение в Мексике» :

«Еще одно разрушительное землетрясение продолжило серию землетрясений, что свидетельствует о резком усилении сейсмической и вулканической деятельности вдоль всего Тихоокеанского побережья Америки [Курсив автора] ...»

«Подводные землетрясения часто происходят в этом районе земного шара, и, хотя их порой не замечают на берегу, они оказывают значительное воздействие на суда. Нам по крайней мере известен случай, когда в результате подводного землетрясения произошло кораблекрушение. Это весьма примечательная история. 3 октября 1902 года немецкий барк «Фрея» вышел из Мансанильо в Пунта-Аренас, и с тех пор о нем не было никаких вестей. Через двадцать дней судно нашли. Покинутое экипажем и со сломанными мачтами, оно лежало на борту. Никто не мог объяснить, что же случилось с «Фреей», но календарь в каюте капитана указывал на то, что катастрофа произошла 4 октября, то есть вскоре после выхода судна из порта; о том же говорил и якорь, все еще свободно болтавшийся на носу. Судя по метеорологическим сводкам, с 3 по 5 октября в этом районе дул лишь слабый ветерок, но в те же дни, 4 и 5 октября, в Акапулько и Чильпансинго ощущались мощные подземные толчки, один из которых, возможно, вызвал на «Фрее» столь сильные разрушения, что экипаж был вынужден оставить судно».

Все варианты истории с «Фреей» прямо или косвенно ведут к статье,

опубликованной в номере журнала «Нейчур» за 1907 год; никакие другие источники информации нам неизвестны. Главной темой статьи является серия землетрясений, произошедших на Западном побережье Мексики. Здесь же располагаются города Мансанильо, Акапулько и Чильпансинго, которые упоминаются в рассказе о покинутом судне. Масатлан, вблизи которого, по сообщению «Ллойда», была обнаружена «Фрея», также находится на Тихоокеанском побережье Мексики.

Путаница, очевидно, произошла по той простой причине, что существует еще один город, который тоже называется Мансанильо, — это морской порт на южном побережье Кубы. Первый, кому пришло в голову приписать историю с «Фресей» каверзам Бермудского треугольника, «по ошибке» решил, что судно вышло не из мексиканского Мансанильо, а из кубинского.

Уже после того, как судно было оставлено экипажем, течения и ветер снесли его далеко на север; вот почему «Фрею» нашли на таком большом расстоянии от порта отправления. Мы ничего не знаем о судьбе ее экипажа, как и не можем утверждать, что катастрофа была вызвана землетрясением.

10. Ноябрь 1909 года. Джошуа Слокам и «Спрей»

В 1909 году в Бермудском треугольнике исчез капитан Джошуа Слокам, самый знаменитый и самый искусный моряк своего времени. Он приобрел всемирную известность как первый человек на планете, сумевший в одиночку пройти под парусом вокруг земного шара. Это путешествие, которое заняло несколько лет и закончилось в 1898 году, он совершил на своей великолепной яхте «Спрей». Ему сопутствовала удача в преодолении трудностей, которые могли стать роковыми для большинства обычных людей и яхт. Он уходил от пиратов, гнавшихся за ним у побережья Марокко, выдерживал штормы, в которых гибли оказавшиеся поблизости крупные суда, отражал нападение дикарей в Магеллановом проливе и продолжал плавание даже после того, как его карты пришли в негодность. На целую неделю он застрял в Саргассовом море из-за полного безветрия, а на подходе к Нью-Йорку его встретил самый жестокий из штормов, в какие он только попадал за все годы своего путешествия; это был настоящий торнадо, причинивший Нью-Йорку большие разрушения.

Прошло всего несколько лет, и тот же самый Джошуа Слокам, у которого хватило умения, мужества и хладнокровия успешно преодолеть самые тяжкие испытания, какие уготовила ему морская стихия, неожиданно пропал, совершая сравнительно короткое путешествие через Бермудский треугольник. 14 ноября 1909 года он отошел от острова Мартас-Винъярд и взял курс на Южную Америку; с того самого дня о нем не было никаких известий. Но мнению тех, кто знал капитана Слокама, он был слишком хорошим моряком, а «Спрей» — слишком хорошей яхтой, чтобы они не справились с любой из обычных трудностей, какие может уготовить океан.

Никто не знает наверняка, что же произошло с Джошуа Слокамом и его

«Спреем», хотя за семьдесят лет, которые прошли с его исчезновения, возникали самые различные слухи и сочинялись самые фантастические истории. Одни утверждают, что Слокама ни разу не видели с того самого дня, когда он отправился в плавание, которое могло оказаться еще одним кругосветным путешествием; другие сообщают, что встречали Джошуа в различных портах земного шара.

За эти годы было предложено немало гипотез, объясняющих его исчезновение. В конце концов, мог налететь ураган такой силы, что потопил его яхту. «Спрей» мог сгореть. Он мог пойти ко дну, столкнувшись ночью с каким-нибудь судном. В прибрежных водах столкновение маленького суденышка с большим кораблем не такая уж редкость. Огни на парусной яхте, как правило, довольно тусклые, иногда бывают не видны из-за ее же собственных парусов. Крупное судно могло легко разбить в щепы 37-футовый иол, и никто при этом не ощутил бы даже толчка. По словам Эдварда Роу Сноу, одного из самых известных американских писателей-маринистов, Слокам был потоплен почтовым пароходом водоизмещением около 500 тонн, возле острова Тор-тола (Малые Антильские острова), когда шел к устью реки Ориноко [Edward Roue Snow. *Mysterious Tales of the New England Coast*].

Мнения о состоянии здоровья Слокама разделились. Его сын Виктор заявил, что отец чувствовал себя великолепно, тогда как другие замечали, что Джошуа начал стареть. Да и сам Слокам признавался, что ум его потерял прежнюю остроту и что временами у него происходит затемнение сознания. Возможно, он упал за борт либо в результате несчастного случая, либо когда потерял сознание. А возможно, просто умер естественной смертью, а «Спрей» затонул.

О мореходных качествах «Спрея» также велись долгие споры. Слокам утверждал, что его яхта совершенна по конструкции, что на ней можно пройти несколько сот миль, не прикасаясь к рулю, что кругосветное путешествие, которое он совершил, стало возможным лишь благодаря «Спрею». Однако многие придерживались иного мнения. Они настаивали, что Слокаму удалось благополучно завершить свое историческое плавание не благодаря «Спрею», а вопреки ему, и лишь замечательное искусство управления яхтой позволило Слокаму уцелеть в таких ситуациях, которые для любого другого на таком же судне оказались бы роковыми. Опытные моряки не раз предостерегали судостроителей, чтобы они не копировали «Спрей», поскольку плавание на яхте подобной конструкции опасно для каждого, кто не обладает мастерством Слокама. Один моряк, который видел «Спрей» перед уходом его в последнее плавание, заметил, что яхта постарела, так же как и ее хозяин. Она стала грязной, потрепанной, за ней явно не было надлежащего ухода.

Одни говорят, что встречали Слокама незадолго до его исчезновения в различных районах Вест-Индии, другие утверждают, что видели, как он плыл вверх по Ориноко уже после того, как его объявили пропавшим без вести. Высказывалось предположение, что Слокам не был счастлив со своей женой и решил исчезнуть, чтобы остаток дней провести вдали от мирской суеты.

Судьба Джошуа Слокама и его «Спрея» действительно является одной из тайн океана.

11. Март 1918 года. «Циклоп»

4 марта 1918 года от острова Барбадос (Вест-Индия) отошел углевоз «Циклоп» водоизмещением 19 600 тонн, на борту которого было 309 человек и груз марганцевой руды. Это 542-футовое судно, одно из самых больших в составе военно-морского флота США, направлялось в Норфолк [Портом назначения иногда называют Норфолк, а иногда — Балтимор. В обоих случаях маршрут через Атлантику один и тот же, поскольку оба города находятся в Чесапикском заливе], но так туда и не прибыло. Несмотря на предпринятые поиски, никаких следов пропавшего судна обнаружено не было. «Циклоп» даже не послал сигнала «SOS».

Сначала было высказано предположение, что его торпедировали, однако изучение немецких архивов после войны показало, что в интересующий нас период времени в этом районе Атлантики немецкие подводные лодки не появлялись. Кроме того, немцы имели обыкновение сообщать по радио об уничтожении крупных вражеских судов, однако ни в одной из сводок, переданных по радио, «Циклоп» не упоминался.

Некоторые считали, что «Циклоп» наскочил на мину, но, как оказалось впоследствии, минных полей в этом районе не было. Кроме того, при взрыве мины у радиста остается время послать сигнал «SOS» и по крайней мере хотя бы несколько человек могут успеть высадиться на спасательные плоты. Полное отсутствие обломков говорило о том, что не было ни столкновения с миной, ни взрыва внутри судна, ибо в противном случае на поверхности воды плавали бы не только обломки, но и тела погибших.

Полагали также, что «Циклоп» просто затонул, но многие, в том числе и представители военно-морских сил, указывали на то, что погода была неплохая, во всяком случае не настолько плохая, чтобы из-за нее пошло ко дну большое судно, которое не проплавало и девяти лет. Капитан «Циклопа» Джордж У. Уорли прослужил в военно-морском флоте двадцать восемь лет и командовал этим судном со дня его первого выхода в море в 1910 году.

После длительного расследования представитель министерства военно-морского флота сделал следующее заявление: «Исчезновение «Циклопа» — одна из самых трудноразрешимых загадок в анналах военно-морского флота; все попытки установить его местонахождение оказались безуспешными. Ни одна из выдвинутых теорий не объясняет сколько-нибудь удовлетворительно, как и при каких обстоятельствах пропало это судно».

Президент Вильсон сказал, что «только бог и море знают, что произошло с этим огромным судном». А один весьма солидный журнал, «Литерари дайджест», даже высказал «догадку», будто из вод морских поднялся гигантский кальмар, обвил «Циклоп» своими ужасными щупальцами и утащил его на дно океана.

В печати сообщение о пропавшем судне появилось лишь в середине следующего месяца.

«Вирджиниан пайлот», 15 апреля 1918 г., с. 1:

«Гибель американского углевоза. Еще одна тайна океана». «Вашингтон, 14 апреля. «Циклоп», крупный углевоз американского военно-морского флота...не прибыл в порт назначения на побережье Атлантики, где его ждали 13 марта. Как известило министерство военно-морского флота, с судном нет связи... с 4 марта, и его судьба вызывает серьезные опасения...

В сообщении министерства говорится следующее: «...Трудно объяснить, почему «Циклоп» опаздывает с прибытием в порт назначения, поскольку радиосвязь с ним отсутствует со дня его выхода из порта на одном из островов Вест-Индии. Погода по пути следования «Циклопа» была вполне удовлетворительная и не могла поставить судно в сколько-нибудь затруднительное положение. Конечно, «Циклоп» мог быть потоплен вражеским рейдером или подводной лодкой, но нет никаких данных о присутствии в этом районе океана каких-либо судов противника...

Как известно, один из двух двигателей «Циклопа» был поврежден, и он шел на пониженной скорости, используя только один двигатель. Но даже если бы оба его главные двигателя вышли из строя, он все же имел возможность послать сообщение по радио.

Поиски «Циклопа» продолжаются, но министерство военно-морского флота испытывает сильное беспокойство за безопасность судна».

«Вирджиниан пайлот», 16 апреля 1918 г., с. 8:

«Вашингтон, 15 апреля... Официальные лица отказываются поверить, что огромный углевоз водоизмещением 19 000 тонн и находившиеся на его борту, кроме команды, 293 человека могли исчезнуть совершенно бесследно. Поэтому поисковым судам был отдан приказ тщательно обследовать каждый метр пути «Циклопа» и подойти к каждому из множества находящихся в зоне маршрута островов.

Представители военно-морских сил откровенно признали, что ни одна из теорий, пытающихся объяснить исчезновение «Циклопа»... не выдерживает проверки фактами... Если бы произошел взрыв, он действительно мог бы мгновенно уничтожить и радиостанцию, и двигатель, но тогда на поверхности океана плавало бы огромное количество обломков, указывая, где находится могила судна.

Можно предположить, что внезапно налетевший ураган, как это часто бывает в тех водах, сначала парализовал судно, а потом затопил его, но и в этом случае остались бы какие-нибудь свидетельства происшедшей катастрофы».

Поиски были прекращены в мае, когда все попытки найти судно оказались безуспешными. Рассчитав остойчивость «Циклопа», военно-морские эксперты пришли к выводу, что судно испытывало значительную, но не чрезмерную бортовую качку. По их мнению, тяжелая руда в трюме под влиянием качки

могла столь заметно переместиться, что это вызвало крен и погружение части палубы в воду; при определенной силе ветра и высоте волны такой крен мог оказаться весьма опасным для судна. Тем не менее в заключении экспертов указывалось, что другие суда, шедшие по тому же маршруту, не отметили каких-либо исключительно плохих условий погоды.

Впоследствии управление военно-морской разведки перечислило в своем докладе все версии, выдвинутые в связи с гибелью судна.

1. Экипаж взбунтовался, захватил судно и отвел его в какой-то пункт, расположенный в стороне от главных морских путей.

2. Генеральный консул США в Рио-де-Жанейро, находившийся на «Циклопе» в качестве пассажира и известный своими прогерманскими настроениями, организовал передачу судна в руки немцев.

3. Судно было торпедировано немецкой подводной лодкой.

4. Произошел взрыв двуокиси марганца, которая при определенных условиях становится чрезвычайно взрывоопасной.

5. «Циклоп» затонул в результате сильной бортовой качки.

6. Капитан Уорли, родом из Германии, сдал «Циклоп» немцам или дал возможность немецким подводным лодкам потопить судно.

Министерство военно-морского флота не располагало фактами, которые говорили бы в пользу хотя бы одной из этих версий.

Многие полагали, что ключ к разгадке будет найден через несколько лет. В 1919 году мать одного из членов экипажа получила из Нью-Йорка телеграмму, из которой следовало, что ее сын жив, а «Циклоп» находится в одном из немецких портов. В море неподалеку от Галвестона была найдена бутылка с запиской, которая сообщала, что «Циклоп» был торпедирован в 1000 миль к востоку от Ньюфаундленда. Оба сообщения оказались мистификацией.

В 1920 году капитан-лейтенант Мэллон С. Тисдел привел доказательства, подкрепившие предположение, что судно просто перевернулось. Во время одного из своих плаваний на «Циклопе» Тисдел обнаружил, что крышки люков на подпалубных цистернах были откинута. «Я поднялся на мостик и доложил капитану, что кто-то открыл все подпалубные цистерны. Капитан посмеялся над моими опасениями и сказал, что они всегда открыты в соответствии с инструкциями судостроительного завода, где был построен «Циклоп»...»

Тисдел был уверен, что во время последнего плавания «Циклопа» груз в его трюмах при качке переместился, вода хлынула в открытые люки и судно опрокинулось.

«Это могло произойти за какие-нибудь несколько секунд, и никто не успел покинуть судно... Поскольку все пошло на дно морское, на поверхности ничего и никого не осталось... Никаких обломков и быть не могло. Они остались бы только в том случае, если бы судно наскочило на мину или было торпедировано. У них не было времени даже на то, чтобы послать сигнал «SOS». У них вообще ни на что не было времени. Те немногие, кто оказался в воде, долго продержаться не могли. А всякие мелкие предметы, плавающие на поверхности, затерялись в бескрайних просторах океана задолго до того, как

спасательные суда начали поиски «Циклопа» [Mahlon S. Tisdale. Did I he Cyclops Turn Turtle? United States Naval Institute. «Proceedings», January 1920, p. 57–59].

Хотя доводы капитан-лейтенанта Тисдела дают одно из наиболее приемлемых решений этой загадки, в его аргументации есть два слабых места. Во-первых, Тисдел исходит из того, что был сильный шторм; согласно же метеорологическим сводкам, погода была неплохая. Во-вторых, вся его концепция основана на том, что люки были открыты.

Тем временем капитан 3-го ранга Йейтс, служащий судостроительного завода в Норфолке, обвинил Уорли в том, что тот морочил Тисдел. у голову. «Когда капитан-лейтенант Тисдел обнаружил, что люки на подпалубных цистернах открыты, «Циклоп» шел без груза, а в этом случае совершенно не имеет значения, открыты люки или закрыты, — писал Йейтс. — Как правило, когда на судне нет груза, цистерны заполняются водой [в качестве балласта]» [I. I. Yates. Discussion. United States Naval Institute. «Proceedings», April 1920, p. 604]. Далее Йейтс указывал на то, что никаких инструкций на этот счет судостроительный завод не давал и что Уорли ни в коем случае не держал бы люки открытыми, если бы на судне был груз.

Капитан Зарфосс утверждал, что «Циклоп» был «потоплен собственным грузом. Марганец обладает свойством разъедать все, что находится под ним... Полагаю, говорил он, что катастрофа произошла мгновенно, так как фактически днище корабля просто провалилось» [Collier Cyclops Mystery Still Causes Speculation. United States Naval Institute. «Proceedings», September 1923, p. 1569–1570].

Многие военные моряки считали, что виной всему были тяжелые надпалубные сооружения. Стальные деррик-краны, предназначенные для быстрой погрузки и выгрузки угля, располагались довольно высоко над палубой. В случае большого крена тяжелая надстройка мешала судну выпрямиться, в результате чего груз мог сдвинуться с места, а судно — перевернуться. Если трюмы загружены не полностью, как было на «Циклопе», груз более подвижен, чем при трюмах, заполненных до предела. Слабым местом этой теории, как, впрочем, и многих других, является предположение, что смещение груза может произойти только в плохую погоду.

«Циклоп» все еще упоминался в газетных заголовках, когда в 1930 году в министерство военно-морского флота прислали чей-то дневник, из которого следовало, что четверо неизвестных, «получавших от врага деньги», заложили взрывчатку в машинное отделение судна и потопили его. Сначала сотрудники министерства были склонны принять эту историю за чистую монету, но многое в ней показалось сомнительным, особенно в той части, где речь шла о вражеском судне с экипажем из 700 человек, которое находилось якобы в районе предполагаемой гибели «Циклопа» с целью ликвидировать следы катастрофы. Вся история с дневником оказалась обманом и вскоре была забыта.

Уже в 1956 году в печати появилось сообщение о том, будто видели, как «перед самой пасхой» в 1918 году «Циклоп» взорвался во Флоридском проливе.

Однако никто не мог объяснить, почему свидетели этой катастрофы молчали почти сорок лет и почему судно так резко изменило курс и оказалось столь далеко от порта назначения.

В 1969 году некий Конрад А. Нервиг, служивший на «Циклопе» во время его последнего плавания в Южную Америку, высказал предположение, что судно раскололось пополам. «Я часто не мог понять, что это был за звук, словно два куска металла терлись друг о друга... Судно прогибалось настолько сильно, что в тех местах, где паровые или водяные магистрали... соприкасались с корпусом, можно было отчетливо наблюдать это движение... Палуба поднималась и опускалась, словно судно старалось приноровиться к изменяющемуся контуру волны. Когда в конце дня я сказал об этом капитану, он пожал плечами и свысока заметил: „Сын мой, «Циклоп» еще переживет нас с тобой" [Conrad A. N e r v i g. The Cyclops Mystery. United States Naval Institute. «Proceedings», July 1969, p. 149]».

Нервиг полагал, что погрузкой судна руководил какой-нибудь молодой, неопытный офицер, который приказал заполнить лишь центральные трюмы, что еще более усилило опасность, связанную с несовершенством конструкции судна. По мнению Нервига, судно раскололось пополам и затонуло прежде, чем радист успел послать сигнал «SOS».

Однако судно было загружено правильно. За этим наблюдал сам капитан Уорли и Мануэль Перейра из Бразильской угольной компании, который в течение многих лет руководил погрузкой судов. Перейра заявил, что «Циклоп» мог взять по крайней мере еще на две тысячи тонн руды больше без малейшей опасности для себя и что груз был распределен равномерно по всем трюмам судна.

«Циклоп» по-прежнему фигурирует на страницах печати и не только как один из персонажей Легенды о Бермудском треугольнике. Это было первое крупное судно, снабженное радиопередатчиком, которое исчезло, не послав сигнала «SOS», и самое большое судно военно-морского флота США, которое пропало, не оставив никаких следов. Каждый год, в марте, когда исполняется очередная годовщина со дня его исчезновения, снова пишутся статьи об этом таинственном событии, обновляются старые и выдвигаются новые теории и, наверное, в сотый раз публикуется уже ставшая знаменитой фотография «Циклопа». Его исчезновение и по сей день продолжают не без основания называть «самой неразрешимой загадкой в анналах военно-морского флота».

В отличие от историй о других пропавших судах и сегодня еще продолжает поступать новая информация о «Циклопе». За последние несколько лет было два важных события, проливающих новый свет на эту загадку океана. Первое произошло в 1968 году. Водолаз военно-морских сил Дин Хейвз, разыскивая пропавшую атомную подводную лодку «Скорпион», вдруг натолкнулся на затонувшее судно. Хейвза удивила его странная форма. Капитанский мостик поднимался высоко над палубой, опираясь на стальные опоры. Вдоль всего корпуса тянулись стальные балки, словно каркас небоскреба. Прежде чем начать исследование неизвестного корабля, который

лежал на глубине 180 футов в 70 милях восточнее Норфолка, Хейвз был вынужден подняться на поверхность, а вскоре сильный ветер отнес его судно на большое расстояние от места находки. Когда впоследствии Хейвзу показали фотографию «Циклопа», у него не возникло никаких сомнений в том, что на дне лежал именно «Циклоп». Во всяком случае, затонувшее судно находится там, где должен был проходить «Циклоп» на пути в Чесапикский залив.

Хейвз и член палаты представителей от штата Виргиния Д;к. Уильям Уайтхерст убедили министерство военно-морского флота возобновить поиски «Циклопа», и вскоре водолазы получили соответствующее задание.

Сообщение о том, что Хейвз наткнулся на затонувший «Циклоп», послужило прологом к другому важному событию, позволившему найти ключ к решению этой загадки. В то время я как раз занимался расследованием всех обстоятельств, связанных с исчезновением судна, и, когда стало известно предполагаемое место гибели «Циклопа», у меня сразу же возникло несколько вопросов. Если затонувшее судно и есть «Циклоп», то почему он затонул так близко от порта назначения? Почему это не произошло раньше, в самом начале пути, когда «Циклоп» был значительно тяжелее благодаря неизрасходованным запасам топлива и, следовательно, опасность, что он перевернется или разломится пополам, была значительно больше? Единственным ответом на все эти вопросы мог быть только тот, который категорически отвергался со дня исчезновения судна: виновником его гибели был шторм.

Поскольку один из судовых двигателей был поврежден, скорость «Циклопа» не превышала 10 узлов, то есть за сутки он проходил около 240 морских миль. Первые 1300 миль он шел в пределах Северного экваториального течения, скорость которого равна 15 милям в сутки. Далее вместе с Гольфстримом, скорость которого составляет 120 миль в сутки, ему оставалось пройти еще около 500 миль. Таким образом, над тем местом, где было найдено затонувшее судно, «Циклоп» должен был оказаться немногим более чем через шесть дней пути. От острова Барбадос «Циклоп» отошел 4 марта вечером, значит, в районе Норфолка он был 10 марта ночью.

Я был глубоко убежден, что вопреки утверждениям газет, министерства военно-морского флота и капитанов судов в тот день в районе Норфолка разыгрался шторм, достаточно сильный, чтобы потопить судно. Как известно, северный ветер при встрече с Гольфстримом поднимает волны гигантской величины, следовательно, можно было предположить, что буря пришла с севера. Ветер яростно врывается в могучее океанское течение, превращая его в бешеный клокочущий поток, который похоронил не один корабль. И я пришел к выводу, что если в те роковые дни в районе Норфолка действительно разразился шторм, то найденное Хейвзом затонувшее судно могло быть «Циклопом».

Я позвонил в Национальный метеорологический центр в Ашвилле, штат Северная Каролина, и мне в тот же день прислали сводки погоды для Восточного побережья США. Они показали, что в начале марта 1918 года в Норфолке дул сильный ветер, скорость которого достигала 30–40 узлов. 8 марта

он почти прекратился, но на следующее утро вновь усилился. К пяти часам дня 9 марта на всем пространстве от штата Мэн до штата Северная Каролина было объявлено о приближении шторма. Ветер дул с юго-запада, постепенно усиливаясь, и к десяти часам утра 10 марта его скорость составила 58 миль в час. После полудня ветер переменился; теперь он дул с северо-запада, достигая уже 60 миль в час. До пяти часов дня его скорость колебалась от 40 до 60 миль в час, вечером она не превышала 40 миль, а к полуночи ветер утих.

Шторм захватил огромный район. Ураганые ветры со скоростью до 84 миль в час обрушились на Нью-Йорк, став причиной одного случая со смертельным исходом. Штормовые предупреждения были объявлены по всему побережью до самой Флориды. В трехстах семидесяти пяти милях северо-восточнее Норфолка шторм захватил пароход «Амолько». В течение двух суток, с 9 по 11 марта, «Амолько» пытался выйти из штормовой полосы. Понесенный им ущерб оценивается в 150 тысяч долларов.

Впоследствии капитан «Амолько» У. Дж. Райлп высказал корреспонденту норфолкской газеты «Вирджиниан пайлот» предположение, то «Циклоп», по-видимому, попал «и самый центр урагана» и затонул. Многие моряки, знакомые с валкостью «Циклопа», согласились с Райлн, добавив, что судно, вероятно, пошло ко дну до того, как были спущены спасательные шлюпки.

Судя по заявлениям официальных лиц, сделанным после исчезновения «Циклопа», в министерстве военно-морского флота были уверены, что судно пропало где-то неподалеку от Вест-Индии. Приказ «подойти к каждому из островов, находящихся в зоне маршрута», и предположение, будто ураган, «как это часто бывает в тех водах», мог стать причиной гибели судна, говорят о том, что военно-морские эксперты смотрели очень далеко и не видели того, что творится у них под носом. Отсутствие радиосвязи с судном вскоре после того, как он отошел от Барбадоса, также наводило на мысль, что «Циклоп» затонул в самом начале плавания, возле берегов Вест-Индии.

Все привыкли к сильным весенним ветрам, и буря, которая на море была гораздо ощутимее, чем на суше, не привлекла внимания газет. «Вирджиниан пайлот» уделила ей в номере от 10 марта каких-нибудь полдюйма, запрятав сообщение в самый низ полосы. В сообщении говорилось, что 9 марта в пять часов вечера от Мэна до Северной Каролины было объявлено о приближении шторма. В последующие дни в газете нельзя было найти даже простого упоминания о шторме 10 марта.

Через пять недель крупные заголовки газет известили об исчезновении «Циклопа», по штормы уже был забыт. Его зафиксировали лишь синоптические сводки бюро погоды, по в них в течение пятидесяти шести лет никто так и не заглянул. Никому, включая сотрудников бюро погоды и журналистов, даже в голову не пришло напомнить об этом шторме министерству военно-морского флота. После опубликования одной-единственной статейки в норфолкской газете имя капитана Райли больше не появлялось на страницах печати. Внимание американцев было в то время приковано к военным действиям в Европе и к различного рода общественным кампаниям внутри страны, а не к

пропавшему судну, чьи фотографии в течение нескольких дней не сходили с первой полосы газет. И как результат родилась та выдумка, которую повторяли в один голос, будто «погода по пути следования «Циклопа» была вполне удовлетворительной».

Вопреки существующему мнению официального расследования по поводу исчезновения «Циклопа» не проводилось. Министерство военно-морского флота было занято войной, и у него не хватало времени для выяснения обстоятельств гибели каждого судна. В противном случае метеорологические сводки были бы, несомненно, подняты и тщательно изучены.

В августе 1974 года все еще никто не знал, какое судно затонуло возле Норфолка. Лейтенант Дуглас Армстронг, капитан «Эксплойта», обнаружил 24 июля в семидесяти милях северо-восточнее мыса Генри на глубине 190 футов затонувший корабль и поставил над ним опознавательный буй. 17 августа 1974 года Хейвз сообщил мне, что вместе с группой экспертов участвовал в осмотре судна с помощью подводных телевизионных камер. Иная конструкция корабля позволила ему утверждать, что это не то судно, которое он нашел в 1968 году.

Целенаправленных поисков судна, обнаруженного Хейвзом ранее, предпринято не было. Однако весь этот район океана используется теперь для обучения и повышения квалификации водолазов военно-морского флота США, и можно надеяться, что в самое ближайшее время судно Хейвза будет найдено вновь и опознано. Возможно, это и есть «Циклоп». Во всяком случае, отсутствовавший до сих пор компонент загадки — причина исчезновения «Циклопа» — наконец найден: забытый всеми шторм, бушевавший в районе Норфолка 10 марта 1918 года.

12. Январь 1921 года. «Кэрролл А. Диринг»

Историю судна «Кэрролл А. Диринг» пересказывали в стольких вариантах, что ни один из них нельзя назвать Легендой, за исключением коротенького рассказа, который звучит примерно так:

Холодным серым январским утром 1921 года на отмели Дайамонд Шоулз была обнаружена пятимачтовая ихуна «Кэрролл А. Диринг» с поднятыми парусами. На камбузе на плите все еще стояла еда, но ни одной живой души на судне не было, если не считать двух кошек. Никого из членов экипажа найти не удалось. В том же году с десятков других судов исчезло в этом районе, и правительство Соединенных Штатов не исключает, что, возможно, они были захвачены пиратами.

По окончании длительного расследования всех обстоятельств, связанных с таинственным исчезновением экипажа «Кэрролл А. Диринг», один высокопоставленный чиновник заявил: «С таким же успехом можно было бы разыскивать нарисованный корабль в нарисованном океане, чтобы увидеть пропавший экипаж».

Большинство рассказов о «Кэрролл А. Диринг» на этом и заканчивается, и лишь немногие из них излагают всю историю судна или хотя бы то, что удалось

каким-то образом узнать.

«Вирджиниан пайлот», 1 февраля 1921 г., с. 3: «Как сообщает морская береговая охрана, в воскресенье вечером в районе Дайамонд Шоулз села на мель пятимачтовая шхуна «Кэрролл А. Дириг». Судно было замечено только сегодня, и для оказания помощи экипажу были высланы шлюпки со спасательной командой.

Через отмель все время перехлестывали волны, что делало работу спасателей чрезвычайно опасной. Они подошли к шхуне на 400 ярдов, то есть достаточно близко для того, чтобы убедиться, что на ее борту нет спасательных шлюпок и вообще не видно никаких признаков жизни».

«Вирджиниан найлот», 5 февраля 1921 г., с. 4: «Вчера вечером стало доподлинно известно, что шхуна, покинутая экипажем... это «Кэрролл А. Дириг»... На борт судна поднялась спасательная команда... но даже самый беглый осмотр показал, что сохранить «Кэрролл А. Дириг» уже невозможно. Под ударами волн швы на корпусе судна разошлись и в трюм стала поступать вода...

В сентябре прошлого года шхуна отправилась в Южную Америку под командованием капитана Меррита, одного из ее владельцев; другим ее владельцем был Дж. Дж. Дириг, который и назвал судно в честь своего сына Кэрролла. Через несколько дней после начала плавания капитан Меррит заболел и вынужден был вернуться домой...

Шестидесятишестилетний капитан Уормуэлл, старый морской волк, который уже три года как списался на берег, принял, однако, командование шхуной. Насколько можно судить по имеющимся у нас данным, он благополучно проделал весь путь до Южной Америки и обратно, до Дайамонд Шоулз, где с «Кэрролл А. Дириг» произошло какое-то несчастье. Но почему судно под всеми парусами и без единого повреждения оказалось покинуто экипажем — это до сих пор остается тайной. Никаких известий о капитане Уормуэлле или членах его экипажа у нас нет.

Некоторые пытались объяснить трагедию «Кэрролл А. Дириг» тем, что на судне произошел бунт, но это предположение явно несостоятельно. Место, где произошла катастрофа, издавна известно как «кладбище моряков». Возможно, что, когда шхуна находилась в районе Дайамонд Шоулз, налетел сильный шквал и члены экипажа, сознавая, какой грозной опасности они подвергаются, в панике спустили спасательные шлюпки и попытались добраться до берега. Можно предполагать, что либо их шлюпки перевернуло бушевавшим тогда штормом, либо моряков подобрало проходившее мимо судно...»

Поскольку ничего нового о «Кэрролл А. Дириг» и членах экипажа сообщить никто не мог, их имена постепенно исчезли со страниц газет, однако ненадолго. Через несколько месяцев эта история снова привлекла всеобщее внимание, но уже как один из важнейших элементов некой акции.

«**Нью-Йорк таймс**», 21 июня 1921 г., с. 1: «Экипаж американского судна бесследно исчез, и у нас есть все основания полагать, что моряки силой оружия были пересажены на другой корабль и либо их убили, либо увезли в какой-то неизвестный порт.

О другом американском судне уже давно нет никаких известий, и еще два американских судна пропали при обстоятельствах, которые позволяют связать их исчезновение с историей захвата экипажа первого судна.

Правительство Соединенных Штатов принимает все меры для решения этих загадок океана. По мнению официальных лиц, это либо дело рук пиратов, либо какой-то террористической организации...

Представители правительства не отрицают, что трудно поверить, будто в наши дни в территориальных водах Соединенных Штатов могут действовать пираты, и тем не менее факты таковы, что исключить такую возможность никак нельзя...

Государственный департамент... министерство финансов и морская береговая охрана... министерство военно-морского флота... министерство торговли... [и] министерство юстиции... считают, что все эти таинственные события — звенья одной цепи.

Несколько месяцев назад пятимачтовая шхуна «Кэрролл Л. Дирипг» из Портленда, штат Мэриленд, была обнаружена в районе отмели Дайамонд Шоулз, штат Северная Каролина, под всеми парусами, но без экипажа, который исчез... Судя по всему, шхуна была покинута в спешке, и это в тот момент, когда она находилась в хорошем состоянии и с большим запасом продуктов питания. Очевидно, катастрофа произошла незадолго до того, как команда собиралась приняться за ужин. Спасательных шлюпок на судне не было.

Спустя некоторое время на берегу, вблизи того места, где была замечена шхуна, нашли бутылку с запиской... в которой можно было прочесть следующее:

«Мы были взяты на бордаж не то танкером, не то подводной лодкой, и закованы в наручники. Сообщите как можно скорее в правление компании».

Экипаж «Дирипга» вместе с капитаном состоял из двенадцати человек. Все бесследно исчезли... Почерк записки, найденной в бутылке, сравнили с почерком помощника капитана, и эксперты в один голос заявили, что записку, несомненно, написал он.

Кроме того, недавно исчез... пароход «Хьюит» из Портленда, штат Мэриленд... Вполне возможно, что он проходил мимо Дайамонд Шоулз примерно в то же время, когда «Дирипг» сел на мель, и власти выражают надежду, что «Хьюит» все еще цел и невредим.

Представитель министерства торговли заявил сегодня, что пропали еще два американских парохода при обстоятельствах, которые... позволяют предполагать, что они не затонули, а стали жертвой пиратов... Эти корабли не были названы, а о подробностях их исчезновения официальные лица высказываются более чем туманно».

«Нью-Йорк таймс», 22 июня 1921 г., с. 1: «Сегодня министерство торговли сообщило названия трех других судов, исчезнувших вблизи Атлантического побережья Соединенных Штатов при таинственных обстоятельствах...которые позволяют связать их исчезновение с похищением экипажа американской шхуны «Кэрролл А. Диринг»... Представители министерства утверждают, что все пропавшие суда попали в руки пиратов или, возможно, экстремистов... однако весьма знаменательно, что все суда исчезли примерно в одно и то же время и что не сохранилось никаких следов их гибели...

Обычно, когда пропадают корабли, на месте катастрофы находят спасательные шлюпки, обломки или мертвые тела, но в данном случае корабли и их экипажи исчезли бесследно.

По каким-то причинам сотрудники министерства торговли отказались назвать имена двух других судов, судьба которых вызывает определенные подозрения...

Государственный департамент... предложил американским консульствам в различных портах земного шара внимательно следить, не появятся ли там члены экипажа «Кэрролл А. Диринг» и тот таинственный корабль, пленниками которого они, возможно, оказались...

Заявление государственного департамента ставит под подозрение пароход, миновавший маяк на мысе Лукаут вскоре после того, как там прошел «Диринг»...

...29 января 1921 года... «Кэрролл А. Диринг»... прошел маяк на мысе Лукаут, Северная Каролина, а 31 января 1921 года он был обнаружен в нескольких милях севернее этого пункта, причем состояние судна наводит на мысль о том, что оно стало жертвой какого-то обмана...

...Один из членов его экипажа сообщил на маяк, что «Диринг» потерял оба якоря, и попросил известить об этом судовладельцев. Никаких повреждений на шхуне замечено не было. Вскоре [позднее] пароход, название которого выяснить не удалось... пытались остановить у маяка, с тем чтобы тот принял сообщение «Диринга» для передачи его по адресу, однако все попытки служителей маяка привлечь внимание проходящего мимо судна оказались тщетными».

«Нью-Йорк таймс», 22 июня 1921 г., с. 10: «Сена юр Хейл от штата Мэн, который первым потребовал, чтобы правительство расследовало причины исчезновения «Хьюита» и экипажа «Диринга», заявил сегодня, что не нападение пиратов, а бунт служит объяснением этих тайн океана...

«Думаю, что по крайней мере в одном из случаев это был самый обыкновенный бунт, — сказал сенатор Хейл. — Возможно, взбунтовавшийся экипаж одного из судов взял на abordаж другое судно, чтобы заполучить штурмана».

«Нью-Йорк таймс», 22 июня 1921 г., с. 10:

«Благодаря мужеству, упорству и чутью миссис У. В. Уормуэлл, жены капитана шхуны «Кэрролл А. Диринг»...удалось собрать данные, которые наконец убедили власти в Вашингтоне, что на шхуну, вероятнее всего, напали пираты...

Встречая недоверие, а порой и насмешки, эта замечательная женщина... сумела получить образцы почерков всех членов экипажа «Диринга» и доказать что записка, найденная в бутылке, была написана судовым механиком Генри Бейтсом...

Она передала образцы [его] почерка вместе с запиской из бутылки... трем графологам на экспертизу, и все трое единодушно подтвердили, что эти почерки идентичны.

Сегодня вечером [миссис Уормуэлл] заявила, что, по ее мнению, Бейтс, который был самым грамотным человеком в экипаже ее мужа, написал эту записку в машинном отделении, где у него всегда были под рукой и бумага и бутылка».

Несмотря на доводы различных министерств, нью-йоркской полиции и жены капитана Уормуэлла, ссылки на пиратов встречали все более критическое отношение. Наиболее убедительные возражения против версии о пиратах привело еще одно правительственное учреждение Соединенных Штатов.

«Нью-Йорк таймс», 24 июня 1921 г., с. 2: «Сегодня вечером сотрудники бюро погоды выдвинули теорию, которая связывает таинственное исчезновение в Северной Атлантике десятка или более судов с жестокими штормами, один за другим бушевавшими здесь в первые недели февраля.

Примерно 6 февраля начался шторм, сопровождаемый ветром, который дул со скоростью до 90 миль в час; шторм захватил полосу океана длиной около тысячи миль и продолжался три дня. 15 февраля в центральной части Атлантики снова разразилась буря, свирепствовавшая 72 часа подряд.

Исчезновение экипажа шхуны «Кэрролл А. Диринг»...возможно, объясняется тем, что они попытались в шторм сесть в спасательные шлюпки и погибли...

...Большое количество судов...застигнутых февральскими штормами, пришло в порт с серьезными повреждениями».

Представители страховых компаний предложили еще одну версию. Хотя судоходство находилось тогда в упадке и судовладельцы несли колоссальные убытки, многие из них искусственно завышали размер страховой суммы. Сами страхователи называли создавшуюся ситуацию «временем морального риска» и указывали на то, что количество затонувших судов начинает расти.

Редактор «Бюллетеня Ллойда» высмеял записку, найденную в бутылке, и сказал, что, как подсказывает его многолетний опыт, послания подобного рода почти всегда оказываются в конце концов совершеннейшим вздором. Другой представитель «Ллойда» подчеркнул, что в тот период погода в данном районе

Атлантики была отвратительная, а, кроме того, пиратам едва ли понадобились бы спасательные шлюпки «Диринга».

«Ллойд» предположил, что экипаж «Диринга», покинувший судно, возможно, был подобран «Хьюитом», который впоследствии пошел ко дну с обоими экипажами на борту. По мнению «Ллойда», для такой штормовой погоды, какая была в тот период в Атлантике, общее количество пропавших судов вовсе не является чем-то исключительным.

К началу июля «пиратская истерия», как позже назвали одну из версий, постепенно улеглась, и все согласилось с гораздо более убедительными доводами сотрудников бюро погоды. Решающий удар по «пиратам» нанесло сообщение о том, что при ближайшем рассмотрении записка, вложенная в бутылку, оказалась грубой подделкой. Христофер Колумбус Грей, первым сообщивший о бутылке с запиской, в конце концов признался, что записку, из-за которой разгорелись «пиратские страсти», написал не механик с «Диринга», а какой-то рыбак с побережья Северной Каролины.

Для всего мира тайна исчезнувших судов получила необходимое объяснение, однако для тех, кого продолжала привлекать история «Кэрролл А. Диринг», именно сейчас началось самое интересное [Edward Rowe Saov. *Mysteries and Adventures Along the Atlantic Coast*].

Как оказалось, капитан Уормуолл говорил одному из своих друзей о том, что и старший и второй его помощники — невежды, а члены экипажа — пьяницы и скандалисты. На обратном пути из Южной Америки старший помощник был посажен в тюрьму на Барбадосе, но капитан сумел вовремя вызволить его.

В субботу, 29 января, шхуну видели возле мыса Лукаут, штат Северная Каролина. Несколько членов команды толпились на юте, где обычно имеют право находиться только офицеры, и какой-то рыжеволосый моряк прокричал с иностранным акцентом работникам маяка, что оба судовых якоря потеряны во время недавнего шторма и что он просит передать это сообщение на берег. Радио на маяке не работало, и когда его служители попытались известить о случившемся на «Диринге» пароход, проходивший мимо, он не ответил на их сигналы. Появление этого таинственного судна пробудило множество вопросов, но так и не удалось узнать, что это было за судно и почему оно не ответило на сигналы, подаваемые с маяка. Одни решили, что это был пиратский корабль или корабль, на котором контрабандисты провозят спиртные напитки. Другие полагали, что это «Хьюит». Третьи утверждали, что вдоль борта судна был протянут брезент, который закрывал его название.

Через два дня «Диринг» был обнаружен примерно в 50 милях севернее маяка без экипажа, без спасательных шлюпок, под всеми парусами и с ужином, подогревавшимся на плите. Здесь же сидели две кошки.

Исчезли почти весь багаж и одежда членов экипажа, а также большой чемодан капитана, его саквояж и парусиновая сумка. Если бы он покидал судно в минуту опасности, то не стал бы брать с собой такие тяжелые предметы.

В каюте капитана на столе осталась карта, на которой курс корабля был

проложен его рукой лишь до определенной точки, после чего почерк резко изменялся; несколько пар резиновых сапог, валявшихся тут же, указывали на то, что сюда заходил не только капитан. Кроме того, в одном из отсеков его каюты, но всей видимости, ночевал кто-то посторонний.

До сих пор остаются без ответа немало вопросов, связанных с тайной «Кэрролл А. Диринг».

Что же произошло на борту судна — бунт или убийство? Почему экипаж оказался на юте, где ему в любом случае не положено находиться? Почему не капитан, а кто-то из членов команды передал сообщение на маяк? Может быть, капитан был болен? Находился ли он в это время на судне? Почему экипаж ничего не сообщил о капитане, если он действительно заболел или покинул судно? Если он был здоров, то отчего его не было видно на мостике? Почему кто-то другой прокладывал курс на карте, находившейся в каюте капитана?

Хотя записка, найденная в бутылке, оказалась мистификацией, все же невольно напрашивается вопрос: не могли ли пираты действительно захватить судно?

Что это был за таинственный пароход? Был ли это «Хьюит»? Встретились ли пароход и шхуна где-то на полпути между мысом Лукаут и отмелью Даймонд Шоулз? Не произошла ли стычка между экипажами обоих судов? Может быть, заболевший капитан Уор-муэлл был принят на другое судно, которое потом затонуло?

Что произошло на «Кэрролл А. Диринг» после того, как он миновал мыс Лукаут? Неужели капитан вместе со всем экипажем покинули гибнущее, как им казалось, судно только для того, чтобы самим погибнуть в своих спасательных шлюпках?

История «Кэрролл А. Диринг» занимает совершенно особое место в летописи мореплавания, и можно с уверенностью сказать, что, чем больше мы о ней знаем, тем загадочнее она становится.

Что же касается самой шхуны, то ее объявили не подлежащей спасению и представляющей угрозу для судоходства; через несколько недель после того, как она села на мель, ее взорвали. Корма навсегда исчезла в морской пучине, а носовая часть на следующее лето была вынесена волной на берег острова Окракок. Там она оставалась до 1955 года; позднее ураган «Иона», тоже сыгравший определенную роль в создании Легенды о Бермудском треугольнике, увлек ее обратно в океан. Впоследствии обломки судна были выброшены на берег, и кое-что из них до сих пор можно увидеть в различных магазинах Хаттераса. Судовой колокол и фонари были возвращены в Бат, штат Мэн, где хранились у самого знаменитого жителя этого города — Кэрролла А. Диринга.

13. Апрель 1925 года. «Раифуку-мару»

«Это как удар кинжалом! Скорее на помощь! — отчаянно взывал голос по радио. — Скорее, нам не спастись!» Потом крики о помощи, доносившиеся с «Раифуку-мару», замерли в невозмутимом спокойствии океана. Экипажи кораблей, находившихся в Бермудском треугольнике, недоумевали: что могло заставить судно взывать о помощи в такую тихую погоду? С того апрельского утра 1925 года о «Раифуку-мару» и его команде больше никто ничего не слышал.

Справочник кораблекрушений в эпоху паровых судов [«Справочник кораблекрушений» был составлен Чарльзом Хокингом на основе публикаций «Регистра Ллойда»]:

18 апреля 1925 года японское паровое судно «Раифуку-мару» вышло из Бостона в Гамбург с грузом пшеницы. Вскоре после выхода из порта пароход попал в сильный шторм и к утру 19 апреля оказался в бедственном положении. Он послал сигнал «SOS», который был принят на пассажирском пароходе «Хомерик», компания «Уайт-Стар», под командой капитана Робертса, находившемся в 70 милях от японского судна. Вскоре поступила новая радиограмма, сообщавшая, что смыты все спасательные шлюпки. Незадолго до того, как на «Хомерике» увидели терпящее бедствие судно, было принято последнее сообщение на ломаном английском языке: «Сейчас гибель, торопись!» Преодолевая огромные волны, лайнер шел со скоростью 20 узлов к месту катастрофы (41°43' с. ш. 61°39' з. д., 400 миль восточнее Бостона и 700 миль севернее Бермудских островов). Было обнаружено, что крен «Раифуку-мару» достигал 30°, и судно было совершенно неуправляемым. Стараясь подойти к нему как можно ближе, «Хомерик» ждал подходящего момента, чтобы спасти тех, кому удастся продержаться на поверхности воды, но в такую волну это не удалось никому, и все 48 членов экипажа «Раифуку-мару» утонули.

14. Декабрь 1925 года. «Котопакси»

В 1925 году исчезло грузовое судно «Котопакси», совершавшее плавание из Чарлстона в Гавану.

Хотя «Котопакси» довольно часто упоминается в Легенде о Бермудском треугольнике, никаких других сведений об этом исчезновении, кроме маршрута и года, не приводится.

«Еженедельная сводка Ллойда об авариях на море», 11 декабря 1925 г., с. 355; судно, потерпевшее аварию, — «Котопакси»:

«Джексоновилл, 1 декабря. Пароход «Котопакси», вышедший 29 ноября из Чарлстона в Гавану с грузом угля, сообщил сегодня, что у него в трюме вода и судно имеет сильный крен, однако сигнал бедствия не был принят». «Еженедельная сводка Ллойда об авариях на море», 18 декабря 1925 г., с. 396; судно, потерпевшее аварию, — «Котопакси»:

«Лондон, 9 декабря. Получена следующая информация от 8 декабря: «Попытки установить местонахождение парохода «Котопакси» по радио и поиски силами спасательных катеров оказались тщетными». «Регистр Ллойда». Суда, потерпевшие кораблекрушение. 1925–1926 г.г.:

«„Котопакси“, 2351 брутто-тонна, США. Корпус стальной, клепаный. Маршрут: из Чарлстона, штат Северная Каролина, в Гавану. Груз: уголь. Вышел из Чарлстона 29 ноября 1925 года. Последнее сообщение по радио было принято 1 декабря. С тех пор никаких сведений о судне не поступало».

Даты, указанные в информации «Ллойда», дают ключ к выяснению причин гибели «Котопакси».

«Нью-Йорк таймс», 2 декабря 1925 г., с. 17: «Джексонвилл, штат Флорида, 1 декабря (А. П.) [Здесь и далее в скобках даются аббревиатуры иностранных информационных агентств. — *Прим. ред.*]. В то время как у западного побережья [Флориды] все еще бушует, постепенно ослабевая, тропический циклон, на восточном побережье уже сняли знаки штормового предупреждения и начались восстановительные работы... Ураган временно парализовал судоходство в тропических водах, но лишь одно-единственное судно послало сигнал о помощи. Пароход «Ред Бёрд» компании «Мансон», направлявшийся в Гавану, не справился с волнами... и бросил якорь, чтобы при первой возможности войти в гавань Майами.

В Дейтона-Бич унесло в море три самолета, однако человеческих жертв не было.

Бюро погоды охарактеризовало этот циклон как «из ряда вон выходящий».

На следующий день ураган, причинивший большие разрушения на всем Южном побережье США, ворвался в Нью-Йорк со скоростью, достигавшей 65 миль в час.

Хотя «Котопакси» и не упоминался в газетах, это судно находилось как раз в том районе, где пронесся ураган.

15. Март 1926 года. «Судуффко»

Грузовое судно «Судуффко» вышло из Порт-Ньюарка, штат Нью-Джерси, взяв курс на юг, и исчезло в районе Бермудского треугольника. В результате длительных поисков судна представитель компании заявил, что «Судуффко» исчез, словно проглоченный гигантским морским чудовищем.

Как и «Котопакси», «Судуффко» является одним из персонажей Легенды о Бермудском треугольнике, однако подробности его исчезновения почти неизвестны.

«Нью-Йорк таймс», 8 апреля 1926 г., с. 2: «Трансатлантическая компания в Порт-Ньюарке, штат Нью-Джерси, сообщила вчера, что вынуждена была обратиться в министерство военно-морских сил с просьбой об оказании ей помощи в поисках грузового судна «Судуффко». Руководство компании

выражает большие опасения за судьбу судна».

«Судуффко» вышел из Порт-Ньюарка в Лос-Анджелес 13 марта. На его борту экипаж из 29 человек и груз весом около 4000 тонн, включая большую партию стальных труб. Судно должно было подойти к Панамскому каналу 22 или 23 марта, однако со дня его выхода в море о нем до сих пор нет никаких известий.

«Судуффко» шел вдоль побережья как раз в те дни, когда там бушевал шторм».

Несмотря на тщательные поиски, которые продолжались целый месяц, никаких следов «Судуффко» найти так и не удалось. Капитан лайнера «Аквитания», подходившего к Пью-Йорку в то время, когда «Судуффко» выходил из Порт-Ньюарка, сообщил, что в «более жестокий шторм он еще в жизни не попадал», и ураганной силы ветер, словно тропический циклон, не давал судну сдвинуться с места.

16. Октябрь 1931 года. «Ставенгер»

В октябре 1931 года норвежское судно «Ставенгер» с сорока тремя людьми на борту бесследно исчезло неподалеку от острова Кэт (Багамские острова).

Пропажа судна с экипажем из сорока трех человек на борту не может остаться незамеченной, и тем не менее даже самые солидные издания по судоходству не могут удостоверить это исчезновение.

Никаких данных о «Ставенгере» не было ни в «Нью-Йорк таймс», ни в лондонской «Таймс», ни в «Справочнике кораблекрушений» Хокинга. В изданиях «Ллойда» также нет никаких сведений на этот счет, равно как и в «Нассау гардиан».

Вот что ответил на мой запрос Норвежский морской музей в Осло:

«Что касается исчезновения норвежского судна «Ставенгер» («Ставангер»?) [Возможно, что в Легенде названии судна слегка искажено, однако это несколько не мешало поискам информации по данному вопросу. Один из крупнейших норвежских городов называется Ставангер], то в официальных списках норвежских судов, потерпевших кораблекрушение в 1931 году, по этому поводу ничего не обнаружено.

Кроме того, мы проверили еженедельные сводки о передвижении норвежских судов в октябре и ноябре 1931 года, однако безрезультатно...

Из судов, называемых «Ставангер» и зарегистрированных в «Норвежских морских ведомостях» в 1931 году... ни одно... не вычеркивалось из списков ни в 1932, ни в 1933 году. По-видимому, ошибочно указано либо название судна, либо год, когда оно исчезло».

Ответил мне и генеральный директор норвежского департамента судоходства и навигации:

«К сожалению, нам ничего не удалось узнать о судне с таким названием... Единственное судно со сходным названием — п/х «Ставангер» с позывными «LDTN» — было зарегистрировано в 1925 году. Но поскольку это судно погибло в 1957 году, оно не может быть тем, о котором идет речь».

В октябре 1931 года в районе Багамских островов погода портилась неоднократно. Газета «Иассау гар-диан» от 14 октября сообщает о «тропических циклонах небольшой протяженности и умеренной силы... примерно в ста милях к востоку и восток-юго-востоку от Нассау... сопровождающихся очень сильным ветром... до сорока миль в час». Остров Кэт находится примерно в ста двадцати пяти милях к восток-юго-востоку от Нассау.

21 октября «Гардиан» сообщила о «значительном усилении ветра, который бушевал как ураган».

Могло быть так, что судно под названием «Ставаптер» терпело бедствие во время одного из этих штормов, а позднее недостаток информации или не очень тщательные поиски привели к тому, что судно сочли погибшим.

Во всяком случае, у нас нет никаких данных, свидетельствующих о том, что в начале тридцатых годов где-нибудь затонуло судно, которое называлось «Ставангер» или «Ставангер».

17. Апрель 1932 года. «Джон энд Мэри»

В апреле 1932 года в пятидесяти милях южнее Бермудских островов греческая шхуна «Эмбиркос» обнаружила покинутую экипажем двухмачтовую шхуну «Джон энд Мэри» (порт приписки — Нью-Йорк).

«Нью-Йоркский морской регистр», 9 марта 1932 г., с. 15: «Джон энд Мэри» (рыболовная шхуна). Дизельное [судно] «Тайд У отер Ассошиэтед», которое вышло 6 марта из Нью-Йорка в Лас-Пьедрас [Венесуэла], подобрало экипаж шхуны «Джон энд Мэри» (порт приписки — Нью-Йорк) в пункте с координатами 38°58'242; с. ш., 69°50'242; з. д. [пункт «А» на карте]».

«Нью-Йоркский морской регистр», 27 апреля 1932 г., с. 9: «Джон энд Мэри» (парусно-моторная шхуна), Нью-Йорк, 19 апреля. П/х [пароход] «Уэст Куичи» сообщил по радио, что 16 апреля, находясь в пункте с координатами 31°29'242; с. ш., 63°29'242; з. д. [пункт «С» на карте], он подошел к двухмачтовой парусно-моторной шхуне «Джон энд Мэри» (порт приписки — Нью-Йорк), которая была покинута экипажем 8 марта [в пункте «А» на карте]. Корпус оставленного судна оказался в хорошем состоянии, однако двигатель поврежден взрывом».

Из-за сильного взрыва в машинном отделении шхуна была покинута экипажем в шестистах милях северо-западнее Бермудских островов и в двухстах семидесяти милях восточнее Кейп-Мей (штат Нью-Джерси). Когда через тридцать девять дней шхуну заметили с борта «Уэст Куичи», она уже находилась примерно в ста милях юго-восточнее Бермудских островов —

достаточно яркий пример того, как суда, брошенные экипажем, дрейфуют в направлении Бермудского треугольника из других районов океана.

Мне не удалось найти сколько-нибудь подробной информации о том, как «Эмбиркос» обнаружил «Джон энд Мэри», что, по-видимому, произошло примерно в пятидесяти милях южнее Бермудских островов [пункт «В» на карте].

Хотя об этом ничего не сказано в «Морском регистре», «Уэст Куичи», очевидно, отбуксировал шхуну в порт для ремонта. Как сообщает справочник «Торговые суда Соединенных Штатов Америки», шхуна «Джон энд Мэри» затонула в районе Кейп-Мей 9 июля того же года. Все шесть членов экипажа были спасены.

«Джон энд Мэри». А — покинут 8 марта; В — замечен с «Эмбиркоса»; С — взят на буксир «Уэст Куичи».

18. Август 1935 года. «Ла Дахама»

В 1935 году неподалеку от Бермудских островов бороздило море призрачное судно. Это была «Ла Дахама». Со сломанными мачтами за бортом и разбитыми световыми люками, она была покинута экипажем; такой застал ее подошедший «Ацтек». Казалось бы, не было никаких причин бросать судно на произвол судьбы, тем более что на борту оставался большой запас продовольствия и питьевой воды, а обе спасательные шлюпки были в целостности и сохранности. Захватив судовую журнал, моряки вернулись на «Ацтек» и продолжили свой путь в Англию, где поведали всем таинственную историю о покинутом корабле. Каково же было их изумление, когда они узнали, что за несколько дней до их встречи с «Ла Дахамой» итальянский лайнер «Рекс» спас экипаж яхты, а затем у всех на глазах она медленно погрузилась в пучину моря! Это значило, что «Ацтек» встретил корабль-призрак, поднявшийся из своей океанской могилы.

«Нью-Йорк таймс», 28 августа 1935 г., с. 1: «Как сообщил вчера радиogramмой старший помощник капитана Альберто Оттино, итальянский лайнер «Рекс» спас экипаж из пяти человек с тонущей парусно-моторной шхуны «Ла Дахама» из Филадельфии...»

«Сегодня в полдень, в пункте с координатами 37°57'24" с. ш., 51°55'24" з. д. мы встретили американскую яхту «Ла Дахама» — 16 тонн водоизмещением, владелец Уэлш, — несущую сигнал бедствия и с пятью людьми на борту. Экипаж снят. Из-за сильной течи яхта оставлена в тонущем состоянии. (Подпись) Оттино». Этот пункт находится примерно в 1037 милях на юго-восток от маяка в проливе Эмброуз и прямо на пути судов, следующих из Нью-Йорка в Средиземное море.

«Нью-Йорк таймс», 30 августа 1935 г., с. 19: «Пятеро людей, снятых в прошлый вторник с тонущей шхуны «Ла Дахама», порт приписки —

Филадельфия, прибыли вчера в Нью-Йорк на итальянском лайнере «Рекс», осуществившем эту спасательную операцию.

Все пятеро здоровы и не пострадали, несмотря на пятидневный шторм, который рвал на части и заливал 16-тонное суденышко, не давая людям ни спать, ни есть ничего, кроме консервированных фруктов и другой холод-нон снеди.

На борту яхты были Р. Дж. Уэлш, филадельфийский яхтсмен и владелец «Ла Дахамы», шкипер — капитан Ларе М. Ларсен и трое матросов...»

«Когда во вторник незадолго до полудня на «Рексе» заметили поднятый на шхуне сигнал бедствия, море было спокойным и непосредственная опасность ей не угрожала, однако капитан Ларсен сказал, что еще одного шторма «Ла Дахама» уже не выдержала бы. Если бы не подошел «Рекс», она через пару дней пошла бы ко дну, а пятерым членам экипажа, измученным непрерывным дежурством у помпы и недоеданием, пришлось бы спасаться в маленькой шлюпке...»

«18 августа они миновали Бермудские острова. В течение нескольких дней погода не оставляла желать лучшего. Но потом они попали в сильный шторм, шедший с юго-запада. Ветер сорвал фок. Затем были снесены обе мачты, и судно оказалось совершенно беспомощным, так как вспомогательный двигатель был уже выведен из строя. В течение последующих четырех дней в трюме быстро прибывала вода.

Вахтенные на «Рексе» заметили «Ла Дахаму» задолго до того, как ее измученный экипаж понял, что спасение близко... «Спасательная команда из 18 человек подошла к яхте в моторном боте, приняла на борт людей, их личные вещи и навигационное оборудование, которое можно было снять. Вся спасательная операция заняла не более пятидесяти минут».

Лондонская «Таймс», 10 сентября 1935 г., с. 9: «Спасательная операция в Атлантике Тайна яхты, брошенной в океане, наконец разгадана.

Вчера, в то время как капитан «Ацтека» и его старший помощник рассказывали в Эй-вонмаусе, как они обнаружили в Атлантике покинутую экипажем яхту, в Лондоне было получено сообщение о том, что владелец яхты и ее экипаж — всего пять человек — были подобраны 27 августа итальянским лайнером «Рекс»...

1 сентября покинутая яхта была обнаружена английским судном «Ацтек» примерно в 700 милях северо-восточнее Бермудских островов. Спасательная команда с «Ацтека» обнаружила, что две мачты волочились за бортом, а световые люки разбиты. На яхте оставался большой запас провизии и питьевой воды, обо спасательные шлюпки были на месте, однако никто не знал, когда и как экипаж покинул яхту. Капитан британского судна Гарден забрал с яхты судовой журнал, в котором последняя запись была сделана 23 августа. Она гласила: «Ветер юго-восточный, идем под всеми парусами; в 8 ч. утра встретили английский пароход «Тёрленд Касл». Запись, сделанная на один день раньше, сообщала, что сорван фок».

«Рекс» обнаружил шхуну примерно в 875 милях к северо-востоку от Бермудских островов. Через пять дней «Ацтек» встретил ее в семистах милях северо-восточнее Бермуд. Оба эти пункта находятся на почтительном расстоянии от Бермудского треугольника.

Пассажиры «Рекса» не видели, как яхта тонула, они оставили ее в «тонущем состоянии», когда море было спокойно. Капитан сказал, что яхта не продержится на воде больше двух дней, но погода стояла прекрасная, и прошло по крайней мере еще пять дней, прежде чем ее увидели с «Ацтека». Следовательно, это был не корабль-призрак, поднявшийся из морской пучины, а просто покинутое экипажем аварийное судно, которое в любой момент могло пойти ко дну.

19. Февраль 1940 года. «Глория Колита»

В Мексиканском заливе, в двухстах милях к югу от Мобила, была обнаружена шхуна «Глория Колита» с острова Сент-Винсент (Британская Вест-Индия), оставленная экипажем при загадочных обстоятельствах. Очевидных причин для бегства с корабля не было: море — спокойное, судно — в порядке.

«Таймс-пикеюн» (Новый Орлеан), понедельник, 5 февраля 1940 г., с. 1: «Вчера примерно в 150 милях к югу от Мобила, штат Алабама, катером морской береговой охраны «Картиген» была взята на буксир 125-футовая шхуна, лежавшая в дрейфе, сильно поврежденная и брошенная экипажем при непонятных обстоятельствах в Мексиканском заливе.

По сообщению морской береговой охраны, шхуна «Глория Колита» (порт приписки — Септ-Винсент, Британская Вест-Индия) вышла 21 января из Мобила в Гуантанамо, Куба, с грузом пиломатериалов.

Первым о брошенной шхуне сообщил в субботу днем проходивший мимо пароход, а в воскресенье в 9 ч 45 мин утра к ней подошел «Картиген». Однако, по-прежнему остается загадкой, что приключилось с «Глорией Кодитой» и ее экипажем.

Капитан «Картигена» сообщил, что фок на шхуне был все еще поднят, но изорван в клочья, остальные паруса были спущены, палуба превратилась в нагромождение обломков, а рулевое управление вышло из строя.

Представитель морской береговой охраны заявил, что «Глория Колита», возможно, попала в сильный шторм, но куда девался экипаж, он не знает».

«Таймс-пикеюн», вторник, 6 февраля 1940 г., с. 1: «Вчера весь день самолеты и суда морской береговой охраны разыскивали экипаж полузатопленной шхуны «Глория Колита», однако в понедельник вечером голубые воды Мексиканского залива все еще хранили тайну исчезновения девяти человек...

Катер морской береговой охраны, который отбуксировал «Глория Колиту»

в Мобил, сообщил, что в заливе обнаружена перевернутая шлюпка, однако нет никаких оснований предполагать, что она имеет какое-нибудь отношение к этой злосчастной шхуне.

С помощью самолетов с «Билокси», которые в дневное время просматривают весь этот район с воздуха, а также трех судов — «Трайтона», «Тэмпа» и «Баутуэлла», ведущих поиск в этих водах, — морская береговая охрана надеется найти уцелевших, если кто-нибудь спасся в шлюпке или на каких-либо обломках. Тем не менее шансов на то, что кто-нибудь выжил, очень мало...

Когда в субботу после полудня «Колиту» заметили с проходящего мимо судна, ее такелаж был изорван в клочья, а палуба находилась почти на уровне воды... На борту не было ни одной живой души, не было и спасательной шлюпки. Командовавший «Кар-тигеном» старший боцман Свен Халворсен передал по радио: «Оценивая состояние судна, можно предполагать, что находящийся на палубе груз пиломатериалов переместился и повредил такелаж, крепящий парусное вооружение... Судно сильно пострадало».

«Таймс-пикеюн», среда, 7 февраля 1940 г., с. 1: «Глория Колита», обнаруженная в субботу в Мексиканском заливе с изорванными парусами и без экипажа, была отбуксирована во вторник вечером в Мобил, штат Алабама, где сегодня будет заседать комиссия, которая попытается выяснить, что же произошло с судном и его экипажем...

«Глория Колита» вышла из Мобила с грузом пиломатериалов для Гуантанамо, Куба. Судя по сводкам бюро погоды Нового Орлеана, в районе ее маршрута в течение прошедших двух дней бушевал сильный шторм.

Как сообщила во вторник вечером морская береговая охрана, когда шхуну взяли на буксир, ее три мачты были еще целы, однако парусное вооружение оказалось разодранным в клочья, а руль и рулевое управление были повреждены. Груз пиломатериалов, находившийся на палубе, исчез, но груз в трюме остался в целости и сохранности. Правда, трюм был почти заполнен водой, и она продолжала прибывать...

Во вторник... катера морской береговой охраны весь день прочесывали залив в районе, где могли остаться хоть какие-нибудь следы исчезнувшего экипажа».

«Таймс-пикеюн», четверг, 8 февраля 1940 г., с. 1: «Мобил, штат Алабама, 7 февраля [Агентство Ассошиэйтед Пресс]. Капитан Халворсен отверг предположение, будто тела погибших моряков находятся в трюме шхуны. Он лично полагает, что «их смыло за борт».

По сведениям бюро погоды США, через несколько дней после того, как 21 января «Глория» вышла в море, в Мексиканском заливе разразился сильный шторм. 22 февраля штормовой зоной было объявлено все побережье от Порт-Идса, штат Луизиана, до Вальпараисо, штат Флорида, а 23 января в Мексиканском заливе к югу от Апалачикола, штат Флорида, снова начался

шторм».

«Таймс-пикеюн», воскресенье, 11 февраля 1940 г., с. 20: «Галфпорт, штат Миссисипи, 10 февраля. После того как на рассвете была замечена «Глория Колита», добровольцы с «Картигена» поднялись на ее борт и обнаружили, что на полузатопленной шхуне нет ни капитана, ни экипажа, а уложенные штабелями бревна перекатываются по палубе в такт качке... У капитана Халворсена нет никаких сомнений в том, что весь экипаж судна был смыт за борт и утонул во время шторма, бушевавшего 22 и 23 января».

20. Ноябрь — декабрь 1941 года. «Протеус», «Нереус»

История с «Циклопом» неожиданно получила продолжение много лет спустя, когда два судна того же типа бесследно пропали, совершая переход почти по тому же маршруту, что и их старший брат. В конце ноября 1941 года от Виргинских островов отошел «Протеус», а через несколько недель — «Нереус». Оба судна направлялись в Норфолк. Если бы не Перл-Харбор, исчезновение сразу двух судов произвело бы не меньшую сенсацию, чем исчезновение «Циклопа» за четверть века до этого.

Соединенные Штаты Америки не были тогда в состоянии войны с Германией; к тому же изучение архивов германского военно-морского флота показало, что в конце 1941 года в этом районе находилось лишь несколько немецких военных кораблей, и ни одно из них не сообщало о потоплении подобного рода судов.

Ниже приводятся сведения, почерпнутые из словаря военно-морского флота США «Американские боевые корабли» и «Справочника кораблекрушений в эпоху паровых судов» Чарлза Хокинга.

Строительство 522-футовых углевозов началось в 1911 году, а в 1913 году они вступили в строй. Эти суда перевозили уголь, нефть, людей, продовольствие и снаряжение для военно-морского флота до начала 20-х годов, когда они были поставлены на прикол в Норфолке. В 1940 году «Протеус» и «Нереус» были вычеркнуты из списка судов военно-морского флота США и проданы одной канадской фирме, которая перевозила на них бокситы из Карибского моря в США и Канаду. Бокситы — главное сырье для получения алюминия, который необходим для авиационной промышленности.

23 ноября 1941 года «Протеус» отошел от причалов острова Сент-Томас, Виргинские острова, и взял курс на Портленд, штат Мэн. В Портленд он не прибыл, и никаких его следов обнаружить так и не удалось. Из сообщений германского военно-морского ведомства следует, что «Протеус», возможно, был потоплен 25 ноября.

«Нереус» отошел от Сент-Томаса 10 декабря 1941 года, имея тот же пункт назначения, и так же бесследно исчез. Министерство военно-морских сил полагает, что он был торпедирован немецкой подводной лодкой.

21. Октябрь 1944 года. «Рубикон»

22 октября 1944 года дозорный дирижабль военно-морских сил США обнаружил у побережья Флориды судно, оставленное экипажем. Через несколько часов к нему подошли два катера морской береговой охраны. Как оказалось, единственным живым существом на его борту была собака. Судно — это был «Рубикон» — находилось в превосходном состоянии, если не считать пропавших спасательных шлюпок и порванного буксирного троса, свисавшего с носа корабля. Личные вещи моряков остались на судне, и было совершенно непонятно, почему «Рубикон» вдруг обезлюдел. Казалось, повторяется история с «Мэри Селест», но на этот раз у побережья Флориды.

«Нью-Йорк таймс», 23 октября 1944 г., с. 21: «На борту дрейфующего судна — одна лишь собака.

Кубинское грузовое судно, обнаруженное возле Флориды, вызывает в памяти историю с «Мэри Селест». Спасательные шлюпки исчезли. Судно отбуксировано в порт. Некоторые полагают, что его унес в море ураган Майами, Флорида, 22 октября [ЮШ. Таинственная история с дрейфующим в Гольфстриме кубинским грузовым судном, единственное живое существо на котором — собака, напоминает не менее загадочную историю, которая произошла много лет назад с «Мэри Селест».

Судно, которое, возможно, стало жертвой урагана в Карибском море, было замечено вчера с дозорного дирижабля военно-морских сил, сообщившего об этом морской береговой охране. Из Майами для осмотра судна были высланы два катера, установивших, что это «Рубикон» водоизмещением около 90 регистровых брутто-тонн.

Спасательных шлюпок на «Рубиконе» не оказалось, однако личные вещи членов экипажа остались в каютах. С носа свисал оборванный перлинь [Перлинь — корабельный пеньковый канат кабельной работы; толщина по окружности от 102 до 152 мм. Применяется для буксировки и швартовки судов]. Полученные ранее сообщения ничего не говорят о том, что произошло со швартовыми спасательных шлюпок — были ли они перерезаны, оборваны или вытравлены.

Буксируя «Рубикон» в порт, катера морской береговой охраны сообщили по радио, что судно находится в прекрасном состоянии...

В судовом журнале так и не удалось найти никаких указаний, которые пролили бы свет на судьбу экипажа. Последняя запись датирована 26 сентября, когда «Рубикон» заходил в Гаванский порт. До этого судно, по-видимому, шло вдоль побережья Кубы.

Можно предполагать, что, когда на Гавану налетел ураган, экипаж «Рубикона» постарался как можно скорее перебраться на берег, впопыхах оставив на борту собаку; вскоре швартовы лопнули, и судно унесло в открытое море».

Хотя заголовки и первый абзац рассчитаны на сенсацию, остальная часть

статьи, и особенно ее конец, дают весьма простую разгадку этой тайны.

В печати больше не появлялось материалов, которые бы подтверждали или опровергали предположение, что «Рубикон» был унесен в море ураганом. А поскольку окончательного вывода по этому вопросу никто не сделал, история с «Рубиконом» попала в категорию таинственных.

22. Декабрь 1945 года. 19 звено

5 декабря 1945 года в 14 ч 10 мин пять бомбардировщиков-торпедоносцев типа «Эвенджер» с ревом пробежали по взлетной полосе авиабазы военно-морских сил в Форт-Лодердейле и поднялись в воздух; это явилось прологом к величайшей тайне в истории всей мировой авиации, тайне настолько захватывающей, что впоследствии это событие станут называть «„Мэри Селест" от авиации».

19 звено должно было совершить обычный патрульный полет по маршруту: 160 миль прямо на восток, 40 миль на север и еще 120 миль обратно на базу. Время всего полета — два часа. Обычно экипаж «Эвенджера» состоит из трех человек, включая пилота, но в этот день один человек не явился на аэродром к началу полетов. Наверное, это было просто совпадение, а возможно, у него появилось какое-то предчувствие; во всяком случае, это спасло ему жизнь. Остальным четырнадцати летчикам 19 звена вернуться на базу было не суждено.

Как показало дальнейшее расследование, каждый самолет прошел тщательный предполетный осмотр, баки были полностью заправлены горючим. Все оборудование, двигатели, компасы и приборы были в полном порядке. В каждом самолете было установлено надежное радиооборудование, включая радиостанцию на десять каналов связи и радиокompас, в любой точке полета указывающий направление на базу. Все самолеты, были снабжены самонадувающимися спасательными плотами, а у летчиков были спасательные жилеты. И пилоты и члены их экипажей обладали большим опытом летной работы. Погода не оставляла желать лучшего.

Первое сообщение от патрульного звена поступило в 15 ч 45 мин, то есть в то время, когда они должны были запросить командно-диспетчерский пункт о данных для захода на посадку. Поступило, однако, странное донесение.

— У нас аварийная обстановка, — слышался взволнованный голос. — Очевидно, мы сбились с курса. Мы не видим земли... повторяю... мы не видим земли.

— Сообщите ваше местоположение, — запросил командно-диспетчерский пункт.

— Мы не можем определить свое местоположение, — ответил командир звена. — Мы не знаем, где сейчас находимся. Мы, кажется, заблудились.

Как это могло случиться? — спрашивали друг друга диспетчеры. Условия для полета были идеальными.

— Держите курс на запад, — распорядился командно-диспетчерский пункт.

Последовало долгое молчание. Потом снова на связь вышел командир звена. В голосе его явно слышалась тревога.

— Мы не знаем, где запад. Ничего не получается... странно... Мы не можем определить направление. Даже океан выглядит не так, как обычно!

Диспетчеры были поражены. Даже если магнитная буря вывела из строя все компасы, пилотам все равно было нетрудно найти дорогу домой. Взяв курс прямо на солнце, которое в это время приближалось к горизонту, они пересекли бы линию берега совсем рядом с базой. Однако из донесений было ясно, что они не видят солнца.

Время шло, диспетчеры слышали, как пилоты переговариваются друг с другом. Они были растеряны и испуганы, но продолжали держаться все вместе.

Вскоре после 16 ч 00 мин командир звена, очевидно охваченный паникой, вдруг передал командование другому пилоту, из чего можно было заключить, что положение стало угрожающим.

В 16 ч 25 мин новый командир звена вызвал командно-диспетчерский пункт.

— Мы не знаем, где находимся. Должно быть, милях в двухстах двадцати пяти северо-восточнее базы... Похоже, что мы...

Потом... молчание.

Гигантская летающая лодка типа «Мартин Ма-ринер» с экипажем из тринадцати человек немедленно вылетела туда, где предположительно должно было находиться патрульное звено. Оборудованный всевозможными спасательными средствами, этот самолет мог совершить посадку на воду при самой высокой волне.

Командно-диспетчерский пункт известил патрульное звено о том, что скоро им будет оказана помощь, но ответа не получил.

«Маринер» передал по радио несколько обычных сообщений, из которых следовало, что он приближается к месту нахождения пяти «Эвенджеров», однако пока еще ничего не обнаружил. Потом на командном пункте наступила зловещая тишина, диспетчеры тщетно дожидались дальнейших донесений со спасательного самолета. Их больше не поступало.

Диспетчеры отчаянно старались наладить связь с «Маринером», но все их попытки оказались бесплодными. Спасательный самолет отправился вслед за теми, кого он должен был спасти.

Один за другим в воздух поднимались самолеты, в море выходили корабли, и была объявлена общая тревога. Весь район, где могли находиться «Эвенджеры» и «Маринер», тщательно прочесывался, но ничего, кроме спокойного пустынного моря, обнаружить не удалось.

В 19 ч 04 мин диспетчер центра управления полетами в Майами принял слабый, очень далекий, радиосигнал: «FT... FT...» Это были поливные 19 звена, которыми никто, кроме него, не мог пользоваться. Причем позывные эти были

приняты через два часа после того, как у «Эвенджеров» должно было кончиться горючее!

Катера морской береговой охраны и военные корабли всю ночь продолжали поиски, но ни одна сигнальная ракета не расколола небо во мраке ночи. Ни разу не заработали портативные радиопередатчики, которые автоматически начинают действовать, как только соприкасаются с поверхностью воды.

На следующий день поисковые операции приняли небывалый размах. Триста самолетов и двадцать одно судно обшаривали каждый квадрат воды и неба, поисковые партии на суше обыскивали побережье Флориды, острова Флорида-Кис и Багамские, но ни море, ни берег, ни джунгли, ни горы ничего не рассказали о том, куда девалось патрульное звено. Поиски продолжались несколько недель, каждый район предполагаемой гибели самолетов прочесывался снова и снова. И хотя уже не было никакой надежды спасти кого-нибудь из летчиков, поисковые партии старались найти хоть какой-нибудь след пропавших самолетов, чтобы понять, что же все-таки произошло. Однако они так ничего и не нашли.

Военные эксперты были совершенно сбиты с толку. Шесть самолетов и двадцать семь человек — как все они могли исчезнуть в таком небольшом районе?

Если у них кончилось горючее, то «Эвенджерсы» могут продержаться на поверхности воды достаточно долго, чтобы экипаж успел сбросить самонадувающиеся спасательные плоты. Все экипажи прошли специальную подготовку по правилам поведения в аварийной ситуации, а спасательное оборудование обеспечивало им пребывание в течение многих дней в открытом море без всякой опасности для жизни. Пусть у них действительно кончилось горючее, это все равно не объясняет, почему до этого, еще в полете, они вдруг потеряли всякую ориентировку, почему посылали такие странные донесения. И тем более не объясняет исчезновение «Маринера».

В каждом самолете было надежное радиооборудование. Почему же никто из них не послал сигнал «SOS» либо до, либо после приводнения? Почему не послал его «Мари-нерь»?

Было высказано предположение, что 19 звено сбилось с курса из-за сильного ветра. Если бы ветер вдруг изменил направление, их снесло бы далеко на юг. Но тогда они очутились бы над множеством островов Вест-Индии, ни на миг не теряя из виду землю, или над Большой Багамской банкой, обширной областью мелководья, где самолеты нетрудно было бы найти даже после того, как они затонули.

Если бы по прихоти судьбы столкнулись в воздухе все пять самолетов, большой район океана оказался бы усеян обломками, и их наверняка бы заметили.

Смерч не мог стать причиной их гибели, потому что его легко заметить и обойти.

Почему «Маринер» исчез, когда приблизился к тому самому месту, где

исчезло патрульное звено? В 19 ч 50 мин с одного из судов наблюдали какой-то взрыв в воздухе, а потом обнаружили на воде масляное пятно, но это произошло более чем через три часа после исчезновения «Маринера».

После тщательного расследования эксперты следственной комиссии министерства военно-морских сил пришли к заключению, что они совершенно не представляют себе, что на самом деле произошло. А один из членов комиссии сказал: «Они исчезли так же безвозвратно, как если бы улетели на Марс». Когда поиски были закончены, министерство военно-морских сил издало приказ, предписывающий всем судам и самолетам соблюдать бдительность в отношении всего, что может быть хоть как-то связано с исчезновением этих самолетов. Между прочим, приказ этот еще не отменен и действует до сих пор!

Можно задать еще немало вопросов, на которые пока что нет ответа, Почему все компасы давали ошибочные показания! Было ли это результатом воздействия той же силы, из-за которой прервалась радиосвязь? Где исчез «Маринер»: в той же зоне, где пропали пять «Эвендже-ров», или в каком-нибудь другом месте? Почему им казалось, что океан выглядит необычно, и почему они не видели солнца? Почему нигде не было ни обломков, ни масляного пятна, ни хотя бы небольшой стаи акул? Непостижимо, каким образом могли исчезнуть шесть самолетов и двадцать семь человек, не оставив после себя никаких следов. Но они так и исчезли. В Бермудском треугольнике.

Расследование этого происшествия продолжалось несколько месяцев, и в результате был опубликован доклад более чем на 400 страницах. Я тщательно изучил этот доклад и пришел к выводу, что ключ к пониманию того, что произошло, следует искать в текстах радиопереговоров с пилотами. Сведения о содержании этих переговоров разбросаны по всему докладу: и в показаниях свидетелей, и в записях, сделанных в радиожурналах. Я расположил их в том порядке, в каком они следовали друг за другом в тот день, и одновременно с ними привожу свидетельские показания, всевозможные факты и высказывания членов следственной комиссии.

Ниже следуют имена «действующих лиц» этой драмы и названия радиостанций и баз, принимавших в ней прямое или косвенное участие.

Лейтенант Чарльз К. Тейлор — пилот-инструктор и командир 19 звена. Позывные его самолета — «FT-28».

Капитан Эдвард Дж. Пауэре — младший пилот, курсант-пилот морской авиации; в 19 звене проходил курс усовершенствования по навигации. Его самолет — «FT-36».

Младший лейтенант Джозеф Т. Босси — пилот-курсант, в 19 звене пилотировал самолет «FT-3». (Кроме них, в полете участвовало еще два курсанта.)

Лейтенант Роберт Ф. Кокс — старший пилот-инструктор авиабазы военно-морских сил «Форт-Лодер-дейл»; в течение некоторого времени

поддерживал радиосвязь с 19 звеном. Он летал на «FT-74».

Лейтенант Уолтер Дж. Джеффри — пилот учебного самолета № 49 «Мартин Маринер», пропавшего в ходе поисков 19 звена

Лейтенант Джералд И. Бэммерлин — пилот учебного самолета № 32, вылетевшего с авиабазы военно-морских сил «Банана-Ривер» тогда же, когда вылетел «Мартин Маринер».

Авиабаза «Форт-Лодердейл», откуда вылетело и куда должно было вернуться 19 звено, находится в двадцати милях к северу от Майами.

«Порт-Эверглейдс» — база спасательного подразделения морской авиации в Форт-Лодердейле.

«Диинер-Ки» — база морской авиации в Майами.

«Банана-Ривер» — военно-морская авиабаза неподалеку от мыса Кеннеди.

Доклад следственной комиссии министерства военно-морского флота.

Исчезновение 19 звена.

Факт 1. 5 декабря 1945 года в 14 ч 10 мин пять ТВМ [ТВМ — торпедоносец-бомбардировщик военно морских сил] в составе 19 звена вылетели с авиабазы военно-морских сил США «Форт-Лодердейл», штат Флорида, в тренировочный полет по программе курса навигации.

Факт 2. 19 звено должно было выполнить задачу № 1 по программе курса навигации, которая состояла из следующих компонентов: (1) полет по курсу 091° (на восток) на расстояние 56 миль до отмели Хен-энд-Чикенс Шоулс для выхода на бомбометание с небольшой высоты и продолжение полета по курсу 091° еще на 67 миль; (2) полет по курсу 346° (на север) на расстояние 73 мили; (3) полет по курсу 241° (запад-юго-запад) на расстояние 120 миль; возвращение в Форт-Лодердейл.

Факт 16. Чарльз Кэрролл Тейлор, лейтенант, резерв военно-морских сил США, пилот-инструктор, командир 19 звена.

Факты 4–7. Эдвард Джозеф Пауэрс, Джордж Уильям Стиверс, Форест Джеймс Джербер и Джозеф Типтон Босси — пилоты четырех других самолетов.

Факты 8 — 12. В каждом самолете, кроме самолета Джербера, был экипаж из трех человек, включая пилота. В самолете Джербера экипаж был на одного человека меньше.

Факт 18. Стивере, Пауэре, Джербер и Босси — пилоты морской авиации, которые проходили курс усовершенствования на ТВМ.

Факт 19. Восемь из девяти членов экипажей также проходили курс усовершенствования на ТВМ».

Таким образом, все пилоты 19 звена, кроме Тейлора, и все члены экипажей, кроме одного, были, по существу, курсантами, проходившими обучение по программе курса усовершенствования.

Показания лейтенанта Роберта Ф. Кокса — старшего гшлота-инструктора авиабазы «Форт-Лодердейл»:

«Примерно в 15 ч 40 мин, совершая полет вокруг аэродрома, я услышал какие-то радиопереговоры между самолетами или судами. На частоте 4805

(канал, используемый во время тренировочных полетов) кто-то разговаривал с Пауэрсом. Он обращался к своему собеседнику именно так и ни разу не назвал своих позывных. Несколько раз он спрашивал Пауэрса о показаниях его компаса и в конце концов сказал: «Я не знаю, где мы находимся. Очевидно, мы заблудились после последнего поворота».

Тогда я приблизительно в 15 ч 45 мин связался по радио с оперативным дежурным в Форт-Лодердейле и поставил его в известность о том, что либо судно, либо самолет потерял ориентировку. Оперативный дежурный подтвердил, что принял мое сообщение.

Затем я передал по радио: «Говорит «FT-74», обращаюсь к самолету или судну, вызывавшему Пауэрса. Сообщите свои позывные, чтобы можно было оказать вам помощь».

Ответа я не получил. Потом он все-таки вышел в эфир и попросил меня отозваться. Я сообщил свои позывные «FT-74»; он ответил, что его позывные «MT-28».

Я спросил: ««MT-28», говорит «FT-74», что у вас стряслось?»

«MT-28» ответил: «У меня вышли из строя оба компаса, и я пытаюсь найти Форт-Лодердейл, Флорида. Подо мной земля, местность пересеченная. Уверен, что это Кис [Кис — острова Флорида-Кис.], но не знаю, как долететь до Форт-Лодердейла».

Тогда я сказал: ««MT-28», говорит «FT-74», если вы над Кис, разверните самолет так, чтобы солнце было слева от вас, и летите к берегу, пока не достигнете Майами; следующий порт будет Форт-Лодердейл, в двадцати милях; от Майами. Авиабазы будет расположена слева от вас. На какой высоте вы находитесь? Иду навстречу вам».

«MT-28» ответил: «Нахожусь на высоте 2300 футов. Следуйте своим курсом».

Я сообщил ему: «MT-28», вас понял, вы на высоте 2300 футов. Иду вам навстречу».

Затем меня вызвал Форт-Лодердейл и спросил, с кем я говорю: с «FT-28» или «MT-28». Я снова связался с «MT-28» и узнал, что он не «MT-28», а «FT-28»; я сообщил об этом в Форт-Лодердейл.

Потом я принял радиogramму от «FT-28»: «Вы можете передать в Майами или кому-нибудь еще, чтобы включили свои радиолокаторы и поймали нас? Думаю, что мы не должны были залететь далеко. Мы вышли в тренировочный навигационный полет, и на втором отрезке мне показалось, что они [ведомые. — *Ред.*] идут неправильно. Поэтому я развернулся и полетел к ним назад, чтобы занять правильное положение, но теперь я уверен, что все мои компасы вышли из строя».

Я вызвал «FT-28»: «За десять минут вы не долетите до базы. Вам будет мешать встречный или боковой ветер силой до 30–35 узлов. Включите аварийное опознавательное устройство [чтобы самолет был лучше виден на экране радиолокатора], или вы уже включили его?»

Он ответил, что не включил. Тогда я посоветовал ему включить

радиокомпас, [указывающий направление на свою базу], но ответа не получил. Я повторил и снова не получил ответа. Форт-Лодердейл и Порт-Эверглейдс также попытались передать ему, чтобы он включил радиокомпас. Не знаю, получили они ответ или не получили. Форт-Лодердейл попросил меня сказать «FT-28», чтобы он передал командование кому-нибудь из пилотов звена. Я выполнил эту просьбу, но прямого ответа не получил, хотя слышал какие-то переговоры о радиолокаторе или что-то в этом роде.

Затем я снова вызвал «FT-28»: «Ваш сигнал задувает. Очевидно, что-то не в порядке. На какой высоте вы находитесь?»

Он ответил: «Нахожусь на высоте 4500 футов».

В этоа момент мой передатчик, работавший на средней частоте (с автоматической настройкой), вышел из строя, и я не мог больше поддерживать связь на этой частоте. Мы работали на частоте 4805 килочерц; я пытался связаться с ним по всем девяти частотным каналам, и в конце концов по седьмому каналу мне ответила военно-морская база «Форт-Лодердейл». Судя по его заху-хавшим сигналам, он должен был лететь на север. Полагаю, что, когда я первый раз установил с ним связь, он был над Бимини или Багамами. Я находился в 40 милях к югу от Форт-Лодердейла и слышать его больше не мог... Вскоре после этого я приземлился...»

«Вопрос: В каком направлении вы летели, когда сигнал «FT-28» стал ослабевать?

Кокс: На юг и немного на юго-запад.

Вопрос: Где вы примерно находились географически, когда сигнал «FT-28v совсем исчез?

К о к с: Я был приблизительно в двадцати пяти милях к югу от Майами...

Вопрос: Наблюдали ли вы за состоянием моря?

Кокс: Да, сэр. Море было очень бурным. Его покрывали белые гребни волн и длинные

полосы белой пены. Видимость была очень хорошая во всех направлениях, за исключением строго западного».

После того как передатчик Кокса вышел из строя, Порт-Эверглейдс сумел установить радиосвязь с Тейлором.

16 ч 25 мин. Порт-Эверглейдс — Тейлору: Проверка. Вы нас слышите?

16 ч 25 мин. Вас слышу. Мы только что пролетели над небольшим островом. Никакой другой суши в пределах видимости нет. Показания капитана 3-го ранга Ричарда Бак-стера, заместителя начальника оперативного отдела, морская береговая охрана, Седьмой военно-морской округ, Майами:

— Полагаю, что, когда они считали, что летят над островами Флорида-Кис, [самолет] находились неподалеку от Уолкер-Кн [в 40 милях от острова Большая Багама].

16 ч 26 мин. Тейлор: Нахожусь на высоте 3500 футов. Включил аварийное оное-навательное устройство. Может ли кто-нибудь в районе поймать нас радиолокатором?

16 ч 26 мин. Порт-Эверглейдс: Вас понял. Продолжайте прием.

16 ч 28 мин. Порт-Эверглейдс: Предлагаем передать командование звеном пилоту, на самолете которого компасы исправны. Он приведет вас на материк.

Тейлор: Вас понял.

Порт-Эверглейдс: Нам удалось принять отрывочные фразы из переговоров между командиром звена («FT-28») и пилотами других самолетов относительно их предполагаемого местонахождения и показаний компасов. Однако, насколько мы можем судить (прием был очень плохой), командование звеном никому из других пилотов передано не было.

16 ч 31 мин. Тейлор — в Порт-Эверглейдс: Один из пилотов моего звена полагает, что если мы ляжем на курс 270° [на запад], то выйдем на материк.

16 ч 39 мин. Порт-Эверглейдс — в Форт-Лодердейл (по телефону): Поскольку «FT-74» [Кокс] потерял связь с «FT-28» [Тейлор], продолжая полет на юг, считаю, что звено заблудилось где-то над Багамской банкой, и предлагаю поднять в воздух дежурный самолет авиабазы «Форт-Лодердейл» с заданием прослушивать частоту 4805 килогерц, следуя курсом 075° [восток-северо-восток], и попытаться установить связь с «FT-28». Если связь с «FT-28» будет улучшаться по мере следования дежурного самолета заданным курсом, можно будет с уверенностью сказать, что звено заблудилось над Багамскими островами. Кроме того, дежурный самолет сможет действовать как ретрансляционная станция, поскольку радиоприем от «FT-28» становится все затруднительнее.

16 ч 45 мин. Тейлор — в Порт-Эвергленде: Мы будем идти курсом 030° [север-северо-восток] в течение 45 мин, потом повернем на север, чтобы убедиться в том, что находимся не над Мексиканским заливом.

16 ч 45 мин. Порт-Эверглейдс — в Диннер-Ки: Можете ли вы запеленговать «FT-28»?

Диннер — Ки: Не можем. Предложите ему продолжать работу на частоте 4805 килогерц. Мы не можем поймать сигнал его опознавательного устройства.

Показания капитан-лейтенанта Дональда Дж. Пула, офицера морской авиации, база «Форт-Лодердейл»:

«Когда в 16 ч 45 мин Порт-Эверглейдс установил радиосвязь с «FT-28», который пилотировал лейтенант Тейлор, я немедленно попросил их передать «FT-28», чтобы они шли курсом 270° [на запад] или просто по направлению на солнце. Я знаю, что это сообщение было ему передано, так как прослушивал канал оперативной связи. Не знаю, подтвердил ли «FT-28» прием этой передачи. Кроме того, Порт-Эверглейдс предложил «FT-28» перейти на 3000 килогерц, первый (аварийный) канал, однако «FT-28» этого не сделал. В дежурном самолете уже сидел пилот, прогревая мотор, но я задерживал вылет в ожидании информации, которая позволила бы нам установить направление полета».

16 ч 47 мин. *Факт 27.* Сеть высокочастотных пеленгаторов вдоль побережья Мексиканского залива и Восточного побережья США получила задание взять пеленги всех передач, исходящих от «FT-28», который работал на частоте 4805 килогерц.

Заключение 16. Неудовлетворительный радиоприем на частоте 4805 кГц был связан с работой широкоэмиттерных кубинских радиостанций, с атмосферными помехами, наличием постоянного фона на несущей частоте и метеорологических условиями в данный период времени.

Заключение 20. Самолеты 19 звена было трудно запеленговать ввиду помех на частоте 4805 кГц.

16 ч 49 мин. Порт-Эверглейдс — в Диннер-Ки: Вам удалось запеленговать «FT-28»?

Диннер-Ки: Нет.

Порт-Эверглейдс: Просим задействовать сеть пеленгаторов по всему побережью, чтобы отыскать заблудившееся звено. Пожалуйста, поставьте нас в известность в случае успеха операции.

Диннер-Ки: Хорошо.

16 ч 51 мин. Форт-Лодердейл — в Порт-Эверглейдс: Если возможно, сообщите «FT-28», чтобы он включил радиокompас. (Попытка связаться с «FT-28» в 16 ч 52 мин успеха не имела.)

16 ч 56 мин. Порт-Эверглейдс — всем самолетам 19 звена: Включите свой радиокompас. (Ответа нет.)

Показания капитан-лейтенанта Пула:

«Примерно в 17 ч 00 мин я услышал разговор двух летчиков-курсантов из этого звена. Один из них сказал: «Если бы мы полетели на запад, то были бы уже дома». Затем я услышал следующую фразу: «Черт побери, если бы мы полетели на запад, то попали бы домой».

17 ч 05 мин. Тейлор — самолетам своего звена: Меняем курс.

Направление 090° в течение 10 мин.

17 ч 09 мин. Неопознанный: Сколько мы уже пролетели? Давайте повернем на два градуса к востоку. Мы забрались чертовски далеко на север вместо того, чтобы лететь на восток. Если здесь и есть что-нибудь, нам не видно.

17 ч 09 мин. Форт-Лодердейл сообщил в Порт-Эверглейдс по телефону, что вылет дежурного самолета задержан,

17 ч И мпн. Неопознанный: Мы еще мало пролетели на восток. Сколько времени мы летим на восток?

17 ч 14 мин. Алло [Порт-Эверглейдс], говорит «FT-28», вы слышите меня? Прием.

17 ч 15 мин. Тейлор — в Порт-Эверглейдс: Слышу вас очень слабо. Сейчас летим курсом 270° [на запад].

Порт-Эверглейдс: Вас понял.

17 ч 16 мин. Тейлор: Будем лететь курсом 270° до тех пор, пока не достигнем берега или пока не кончится горючее.

17 ч 20 мин. Порт-Эверглейдс — Тейлору: Постарайтесь перейти на желтый канал (3000 кГц) [аварийная частота] и вызовите нас. (Ответа нет)

после трех попыток.)

17 ч 20 мин. Черновой аварийный журнал: Связь с «FT-28» то появляется, то замирает. Порт-Эверглейдс не может передать «FT-28» ни одного сообщения — Форт-Лодердейл слышит радиопереговоры между самолетами — они, по-видимому, еще легят курсом 270°.

17 ч 22 мин. Тейлор: Когда у кого-нибудь из пилотов останется десять галлонов горючего, мы все вместе садимся на воду. Каждый это понял?

17 ч 24 мин. Тейлор — в И о р т Эверглейдс: Слышу вас очень слабо. Какая погода над Лодсрдеилом?

Порт-Эверглейдс: Погода над Лодердейлом ясная. Над Ки-Уэст — CAVU [ясно, видимость неограниченная]. Над Багамскими островами — низкая облачность, видимость плохая. (Ответа нет.)

17 ч 30 мин. Тейлор — пилотам звена: Что это там такое слева? Судно? (Ответ разобрать невозможно.)

17 ч 33 мин. — Тейлор — в Порт-Эверглейдс: Вы слышите меня?

Порт-Эверглейдс: Слышимость три балла, модуляция хорошая. (Ответа нет.)

17 ч 34 мин. Порт-Эверглейдс — Тейлору: Вы можете перейти на 3000 килогерц? (Ответа нет после трех попыток.)

Показания лейтенанта Сэмюэля М. Хайнса, дежурного радиста командно-диспетчерского пункта на морской авиабазе «Форт-Лодердейл»:

«С 16 ч 10 мин до 17 ч 30 мин на частоте 4805 килогерц было очень много атмосферных помех, а в 17 ч 30 мин вдобавок к помехам приему стала мешать еще и музыка широкоэмитательных кубинских радиостанций. Заблудившиеся самолеты с 16 ч 10 мин до 19 ч 04 мин то слышались громко и отчетливо, то оказывались вне слышимости. Иногда радиостанция в Порт-Эверглейдсе принимала передачи, которые не слышал командно-диспетчерский пункт в Форт-Лодердейле, и наоборот... Командно-диспетчерский пункт (Форт-Лодердейл) не смог получить подтверждение ни на одно из сообщений, переданных самолетам 19 звена».

17 ч 50 мин. Тейлор — в Порт-Эверглейдс: Я вас едва слышу. Мой прием становится все слабее.

17 ч 52 мин. Форт-Лодердейл — в Порт-Эверглейдс (по телефону): В 17 ч 51 мин всем спасательным станциям побережья отдан приказ искать «FT-28» и его звено. Все базы южнее Банана-Ривер приведены в состояние готовности номер один.

17 ч 54 мин. Порт-Эверглейдс: Вы приняли мою последнюю передачу? Переходите на 3000 килогерц.

17 ч 55 мин. Тейлор: Частоту менять не могу. Должен сохранить связь с самолетами звена. В это время было уже совершенно темно.

17 ч 59 мин. Неопознанный: Перейти на 3000 килогерц не могу, остаюсь на 4805 килогерц.

Факт 28. Около 18 ч 00 мин 5 декабря 1945 года на «FT-28» было получено примерное HF/DF [HF/DF — высокочастотный радиопеленгатор. — *Прим. ред .*] — определение, согласно которому в 17 ч 50 мин «FT-28» находился в радиусе ста миль от точки с координатами 29°15' с. ш., 79°00' з. д.

Итак, местонахождение 19 звена наконец удалось определить. Звено находилось над Атлантическим океаном севернее Багамских островов и восточнее Нью-Смерны, Флорида. В это время его координаты только определили, их еще не передали ни по телетайпу на другие базы, ни по радио находящимся в воздухе самолетам. Местонахождение звена было вычислено лишь приблизительно, но если бы Тейлор мог узнать о нем, ему оставалось бы просто продолжать полет в направлении на запад, и 19 звено достигло бы берега.

18 ч 02 мин. Неопознанный: Мы можем зарыться в любую минуту.

18 ч 03 мин. Тейлор — Пауэрсу: Вы меня слышите?

18 ч 04 мин. Тейлор: Вы меня слышите?

18 ч 05 мин. Тейлор — Пауэрсу: Говорит Тейлор... Кажется, нам крышка... Не думаете ли вы...

18 ч 06 мин. Неопознанный: Если бы увидеть свет...

18 ч 07 мин. Порт-Эверглейдс — Тейлору: Вы слышите меня?

18 ч 09 мин. Порт-Эверглейдс: Вы слышите меня? (Медленный счет [Раз, два, три, четыре, пять, шесть, семь, восемь, девять, десять].)

Заключение 36. Определить курс, которым шло звено после 18 ч 07 мин, не представляется возможным.

18 ч 10 мин. Установленные HF/DF на 17 ч 50 мин координаты 19 звена переданы по телефону на командно-диспетчерский пункт Форт-Л одердейла.

Эти координаты еще не были переданы ни по телетайпу, ни по радио.

Заключение 21. В критический период телетайп... воздушно-морской спасательной службы к югу от Банана-Ривер вышел из строя.

18 ч 15 мин. Неопознанный: Нет — каким курсом мы идем — Мы над заливом. Мы недостаточно долго шли на восток — Сколько времени мы идем этим курсом? — Предлагаю лететь прямо на восток, пока не кончится горючее, ближе к берегу у нас больше шансов, что нас найдут...

Заключение 17. Командиру 19 звена, пилотировавшему самолет «FT-28», было неясно, в каком направлении находится полуостров Флорида, и эта неуверенность повлияла на его последующие решения.

18 ч 17 мин. Тейлор — Пауэрсу: Каким курсом вы летите? (Подтверждения о приеме нет.)

18 ч 21 мин. Майами — в Банана-Ривер (по телетайпу): Наш DF [радиопеленгатор] дает для звена координаты 29° с. ш., 79° з. д., что ставит их севернее первоначально предполагавшегося местоположения. Приведите в состояние готовности аэродромы к северу от вас до самого Джексонвилла. (Прием этого сообщения подтвержден не был.)

Показания капитана 3-го ранга Клода Ньюмена, начальника Порт-Эверглейдс:

Вопрос: Поддерживал ли Порт-Эверглейдс радиосвязь с каким-либо из заблудившихся ТВМ в 18 ч 21 мин, когда вы получили их координаты, установленные высокочастотным радиопеленгатором местонахождения?

Ньюмен: Нет, сэр. У нас не было двусторонней связи около часа.

Вопрос: При отсутствии двусторонней связи была ли предпринята попытка передать испытывающим трудности самолетам HF/DF-данные посредством так называемой «слепой» передачи?

Ньюмен: Пет, сэр.

Показания капитана 3-го ранга Ричарда Бакстера, морская береговая охрана США, Седьмой военно-морской округ, Майами:

Вопрос: Какие из этих [воздушно-морских спасательных] станций были способны и имели возможность передать звену ТВМ установленные координаты?

Б а к с т е р: По-моему, ни одна из этих станций не могла в это время дня удовлетворительно работать на частоте 4805 килogerц.

18 ч 24 мин. Порт-Эверглейдс — в Банана-Ривер (по телефону): Все станции должны... попытаться установить связь с «FT-28» на частоте 4805 килogerц и сообщить ему, чтобы он продолжал следовать курсом 270°. Положение серьезное, поскольку самолеты потеряли ориентировку в 16 ч 21 мин и к 19 ч 30 мин у них кончится горючее. Система TWPL [телетайп] на север от нас вышла из строя. Держите также в состоянии готовности «Дамбоу» [поисковые самолеты], базирующиеся в вашем районе.

Факт 30. Установленные с помощью HF/ DF координаты звена на 17 ч 50 мин были переданы по... телетайпной сети... примерно в 18 ч 36 мин.

Заключение 22. Ни в одной из операций морской спасательной службы по оказанию помощи 19 звену не удалось наладить с ним связь после установления его местонахождения.

Заключение 23. Ни в одной из операций, связанных с оказанием помощи 19 звену, для передачи самолетам установленного в 17 ч 50 мин местонахождения не были использованы ни специальные передачи, ни ширококвещательные радиoproграммы.

18 ч 37 мин. Неопознанный: Какой у нас сейчас курс?

18 ч 43 мин. «FT-3» [Босси] — «FT-28» [Тейлору]: [Слова неразборчивы.]

18 ч 44 мин. Частота 4805 килogerц. Слова неразборчивы. Было слышно, как «FT-3» [Босси] дает свои позывные.

18 ч 44 мин. Порт-Эверглейдс — Босси: Громче, пожалуйста.

18 ч 48 мин. Порт-Эверглейдс — Босси: Слышим вас очень слабо. Громче, пожалуйста.

18 ч 50 мин. «FT-3», говорит Порт-Эверглейдс. Прием.

19 ч 04 мин. «FT-3» [Босси] вызывает «FT-28» [Тейлора]. Подтверждения о

приеме нет.

Раф-Краш — Л о г. Это последняя передача 19 звена («FT-3» вызывал «FT-28»). Ответа не было.

19 ч 46 мин. «FT-28», «FT-28», говорит NSO, NSO, NSO. Как слышите? Прием. [NSO — позывные радиостанции Майами]

19 ч 49 мин. «FT-28», «FT-28», говорит NSO, NSO, NSO. Как слышите? Прием.

19 ч 54 мин. «FT-28», «FT-28», говорит NSO, NSO, NSO. Как слышите? Прием.

19 ч 59 мин. «FT-28», «FT-28», говорит NSO, NSO, NSO. Как слышите? Прием.

Заключение 39. Запас горючего на самолетах 19 звена позволял им оставаться в воздухе приблизительно до 20 ч 00 мин.

20 ч 13 мин. Спасательное судно береговой охраны в Форт-Лодердейле, патрулирующее район Биминп, — в Порт-Эверглейдс: Мы все еще пытаемся установить связь с «FT-28» на частоте 4805 кГц. Безрезультатно.

20 ч 13 мин. Порт-Эверглейдс: Вы должны быть начеку всю ночь.

20 ч 37 мин. Радиограмма морской береговой охраны: «Всем судам в районе восточного побережья Флориды до 74° быть в готовности... пять самолетов, по-видимому, потерпели аварию.

21 ч 52 мин. «FT-28», «FT-28», говорит... Как слышите? Прием. (Сильные помехи.)

21 ч 56 мин. «FT-28», «FT-28», говорит... Как слышите? Прием. (Сильные помехи.)

ГИБЕЛЬ ПОИСКОВОГО САМОЛЕТА

Показания лейтенанта Чарльза У. Джонсона, дежурного офицера оперативного отдела на авиабазе военно-морского флота Банана-Ривер:

«Как дежурный офицер оперативного отдела я направил самолеты — учебный № 32 и учебный № 49 — в заданный поиск... Я дал лейтенанту Бэммерлину [пилот учебного самолета № 32] и лейтенанту Джеффри [пилот учебного самолета № 49] следующие инструкции: Бэммерлин сразу же после взлета должен был лететь курсом прямо на точку с координатами 29° с. ш., 79° з. д. [местонахождение 19 звена на 17 ч 50 мин], а затем вести широкий поиск по квадратам. Лейтенант Джеффри должен был лететь вдоль побережья до 29° с. ш., а затем на восток до 79° з. д., где он должен был встретиться с лейтенантом Вэммерлином, а потом также начать широкий поиск по квадратам... Они должны были каждый час докладывать на CW [несущей волне. — Ред.]... [а] также должны были прослушивать частоту 4805 кГц, на которой вели радиопереговоры ТВМ».

Показания радиста 2-го класса Вэрнона Д. Клэри, отдел связи авиабазы военно-морских сил Ванана-Ривер:

«Как раз перед 19 ч 30 мин учебный № 49 передал донесение о своей

отлете... Первое донесение о своем местонахождении учебный № 49 должен был сделать в 20 ч 30 мин. Когда в 20 ч 35 мин он не вызвал базу, радист попытался установить с ним связь. Радист непрерывно вызывал его в течение часа, но ответа получить не удалось».

Показания капитана 3-го ранга Уильяма Дзк. Лоуренса, старшего помощника командира, морская береговая охрана США, авиация военно-морских сил, Банана-Ривер:

«В 21 ч 12 мин я получил сообщение из центра совместных действий в Майами о том, что в 19 ч 50 мин с парохода «Гейне Миллс» наблюдали взрыв в точке с координатами 28°59' с. ш., 80°25' з. д... Взрыв, как сообщалось, был сильный, и столб огня держался в течение нескольких минут. Можно было полагать, что это был, вероятно, учебный самолет № 49, с которым мы пытались, но не смогли установить связь на частоте 3000 кГц. Взрыв, как сообщалось, наблюдался в 19 ч 50 мин, то есть ровно через 23 минуты после взлета учебного самолета N 49. Указанное место взрыва находится в 45 морских милях от района базы морской авиации Банана-Ривер.

Капитан парохода «Гейне Миллс» заявил, что самолет загорелся в воздухе, быстро упал в воду и взорвался и что члены корабельной команды видели масляное пятно и обломки. Командир подразделения надводных кораблей, базирующихся в Нью-Смерпе, сообщил впоследствии, что он не видел никаких обломков, а если бы таковые и были обнаружены, их все равно не удалось бы поднять на борт, поскольку море было слишком бурным.

...Не было обнаружено никаких других обломков, кроме тех, о которых сообщил экипаж парохода «Гейне Миллс», однако и их вытащить из моря не смогли из-за высокой волны».

Показания лейтенанта Джералда И. Бэммерлина, пилота учебного самолета № 32, авиация военно-морских сил, Банана-Ривер:

«После взлета мы [учебный N 32] пошли заданным курсом (координаты на 17 ч 50 мин] и, как только прибыли в район... примерно в 20 ч 15 мин, начали широкий поиск по квадратам. Высота облаков была от 800 до 1200 футов, облачность сплошная, временами обильные осадки, ветер, западный или юго-западный, примерно 25–30 узлов, отмечалась также сильная турбулентность в атмосфере. Море было очень бурным, [и] внизу видны были гребни волн...

Примерно в 21 ч 45 мин мы получили задание идти в район, расположенный милях в 25 к востоку от Нью-Смерны, чтобы осмисреть место взрыва, о котором сообщили с танкера. Из-за сильного встречного ветра потребовалось около часа, чтобы добраться до этого места... Мы приступили к широкому планомерному поиску на месте взрыва, исследуя все, что появлялось на экране радиолокатора, и огни, наблюдавшиеся визуально, однако никаких результатов поиск не дал...

Что касается метеорологических условий в 25 милях к востоку от

Нью-Смерны в момент нашего прибытия, го на высоте от 1000 до 2000 футов была сплошная облачность, ветер западный или юго-западный до 25–30 узлов, сильная турбулентность в атмосфере, но, насколько я помню, дождя не было. Море было очень бурным».

Показания капитана 3-го ранга Уильяма Т. Мэрфи, морская береговая охрана США, Майами:

«Мы получили следующее сообщение от корабля военно-морских сил США «Соломонс»: «Вчера вечером на экране нашего радиолокатора можно было наблюдать самолет, который после вылета из Банана-Ривер сблизился с другим самолетом [учебный № 32], а затем отделился и лег на курс 045°. В тот самый момент, когда на «Гейне Миллс» увидели пламя, и в том же месте этот самолет исчез с экрана радиолокатора и больше не появлялся»».

Заключение 53. Учебный самолет 49 [«Мартин Маринер»] взорвался в море по неизвестной причине или причинам в точке с координатами приблизительно 28°59' с. ш., 80°25' з. д.

Многие факторы обусловили гибель 19 звена, и самым решающим из них оказалась несостоятельность компасов лейтенанта Тейлора. В докладе говорится, что ни в одном из самолетов на пульте управления не было часов, однако неизвестно, имели ли летчики наручные часы. Поскольку Тейлор неоднократно спрашивал о времени, ясно, что у него часов не было. Между тем хорошо известно, что легче всего потерять ориентировку, когда нельзя установить продолжительность полета в неопределенном направлении.

Тейлор был переведен в Форт-Лодердейл незадолго до этого полета, и недостаточное знакомство с районом Багамских островов привело его к ошибочному предположению, что он пролетает над островами Флорида-Кис. Тейлор не мог установить, находится ли он над Атлантическим океаном к востоку от Флориды или над Мексиканским заливом к западу от полуострова. В результате он много раз менял курс, водил за собой звено взад и вперед и постепенно забирался все дальше и дальше на север от Багамских островов.

Другим важным фактором, помешавшим спасти 19 звено, был отказ Тейлора сменить радиочастоту и перейти на аварийный канал. Это лишило его возможности поддерживать устойчивую связь с наземными радиостанциями. По-видимому, он опасался, что, если самолеты звена начнут менять радиоканалы, но не сумеют «встретиться» на новой частоте, они потеряют связь между собой и больше «не найдут друг друга» в эфире.

Если бы они перешли на частоту 3000 кГц, то получили бы радиоканал, совершенно свободный от помех со стороны других самолетов и кубинских широкополосных радиостанций. Кроме того, наземные станции, находящиеся поблизости от маршрута их полета, получили бы возможность установить с ними связь, поскольку все радиостанции легко работают на аварийном канале и лишь немногие имеют возможность передавать и принимать на учебной частоте. И наконец, переход на аварийный канал

позволил бы радиопеленгаторным станциям определить местоположение звена гораздо раньше.

Третьим фактором, предопределившим исчезновение 19 звена, оказалась погода. Хотя в момент взлета было «ясно», погода быстро портилась. Поисковые самолеты сообщали о сильной турбулентности и небезопасных летных условиях, а одно из судов, находившихся в этом районе, сообщало о «сильном ветре и страшном волнении». Не следует думать, что 19 звено было созвездием многоопытных асов, совершавших посадку в ясный солнечный полдень на гладкую воду. Это были потерявший ориентировку инструктор и четыре пилота-курсанта, которые пытались сесть на воду темной ночью и в шторм. Положение было безнадежным.

Странные реплики, которые приписывает Легенда пилотам 19 звена, не фигурируют в докладе министерства военно-морских сил. Нет в докладе и никаких указаний на то, что на командно-диспетчерском пункте были как-то особенно озадачены происходящим.

Трагедия заключалась не в том, что пилоты будто бы не знали, в каком направлении они летят, а в том, что они действительно не знали, в каком направлении им следует лететь. Они никак не могли определить, с какой стороны от полуострова Флорида находится юго, и все время меняли курс, направляясь то на запад, то на восток. Некоторое время они летели на север, чтобы, как сообщил Тейлор, убедиться в том, что они находятся не над Мексиканским заливом.

Хотя Тейлор и поручил вести звено одному из пилотов с исправным компасом, он не передал ему командования и вообще ни разу не впадал в панику в этой драматической ситуации.

Часто говорят о том, что невозможно понять, каким образом самолеты могли пропасть в таком ограниченном районе. Однако, как следует из официального доклада, они летали взад и вперед более четырех часов, пока у них не кончилось горючее. Они шли над Атлантическим океаном к востоку от Соединенных

Штатов и к северу от Багамских островов. Район их перемещений отнюдь не был ограниченным.

Исчезновение гидросамолета «Мартин Маринер» представляется таинственным только потому, что он якобы пропал через несколько минут после того, как последний раз слышали 19 звено. Согласно Легенде, Тейлор в последний раз вызвал базу в 16 ч 25 мин, и вскоре после этого «Маринер» поднялся в воздух и «канул в вечность» в ясную солнечную погоду, когда входил в ту самую зону, где исчезли «Эвенджеры». Легенда исходит из того, что взрыв, который наблюдали в 19 ч 50 мин, произошел через три часа после исчезновения самолета, следовательно, взрыв не имеет никакого отношения к исчезновению «Маринера».

На самом же деле «Маринер» взлетел в 19 ч 27 мин, и взрыв произошел вечером, когда было уже темно и штормило, и как раз в том самом месте, где самолет должен был находиться через 23 минуты полета. Это был

единственный самолет, который исчез вместе с пятью «Эвэнджерами», и когда на командно-диспетчерском пункте в 21 ч 12 мин узнали о взрыве, то сразу же было высказано предположение, что взорвался поисковый самолет, который не сделал к 20 ч 30 мин запланированного доклада об обстановке. Кстати, «Маринеры» были прозваны «летающими цистернами», потому что в них всегда было много паров бензина, и украдкой раскуренная сигарета или какая-нибудь искра могли в любой момент вызвать взрыв.

Однако пропавший «Марипер» отнюдь не был единственным самолетом, принимавшим участие в поисках 19 звена. Он не был даже первым самолетом, поднявшимся в воздух с этой целью. В 18 ч 20 мин с базы морской авиации «Диннер-Ки» (Майами) поднялся самолет типа «Дамбоу», но его антенна быстро обледенела, и он не мог поддерживать радиосвязь. Поисковые самолеты вылетели из Виро-Бич в 18 ч 45 мин и из Дейтона-Бич в 19 ч 21 мин. Учебно-тренировочные самолеты № 32 и № V) вылетели из Бапана-Ривер лишь в 19 ч 30 мин. Через некоторое время поднялись в воздух еще несколько самолетов, а, кроме того, в предполагаемый район катастрофы был отправлен ряд судов.

Комиссия по расследованию министерства военно-морского флота вовсе не была «в полном недоумении», как повествует Легенда. Комиссия перечислила пятьдесят шесть «фактов» и сделала пятьдесят шесть «заклучений» на основе тех показаний, которые были получены за четырнадцать дней расследования. Как гласит «Заклучение 37», «самолеты 19 звена совершили вынужденную посадку на воду в темноте в районе к востоку от полуострова Флорида вскоре после 19 ч 04 мин», а «Заклучение 38» констатирует, что «море было... бурным, что создавало неблагоприятные условия для приводнения».

В Легенде говорится, будто по завершении поисков министерство военно-морского флота издало приказ, предписывающий всем судам, которые проходят через данный район, продолжать искать обломки и уцелевших летчиков, и якобы «приказ этот действует по сей день»! Можно подумать, что министерство военно-морского флота еще надеется что-нибудь найти через столько лет после катастрофы! Дело обстоит совсем не так. Просто всякий приказ, предписывающий прекратить какие-нибудь поиски, содержит стандартную фразу с призывом ко всем судам и самолетам, оказавшимся в данном районе, быть начеку. Действие такого призыва никогда не прекращается, поскольку он сам является частью приказа, прекращающего поиски.

Совсем недавно стало известно, что перед самым вылетом лейтенант Тейлор попросил заменить его, но его просьба была отклонена. Поэтому, как рассказывает один автор, *«можно предполагать [Курсив автора], [что] лейтенант Тейлор чувствовал себя нездоровым или, возможно, был нетрезв»* [Robert Marx. The Bermuda Triangle: Mystery or Myth? «Argosy», February, 1974, p. 55].

Лейтенант Артур Э. Куртис, офицер отдела боевой подготовки на авиабазе «Форт-Лодердейл», дал следующие показания:

Вопрос: Не обратили ли вы внимание на что-нибудь необычное в поведении пилотов этого звена?

Ответ: Да, обратил. Лейтенант Тейлор попросил меня заменить его каким-нибудь другим пилотом-инструктором, однако не привел никаких существенных доводов, кроме того, что просто не хочет лететь.

Вопрос: В котором часу лейтенант Тейлор обратился к вам с этой просьбой?

Ответ: Если мне не изменяет память, примерно в 13 ч 15 мин.

Вопрос: Что вы сделали в ответ на просьбу лейтенанта Тейлора?

Ответ: Я сказал, что не смогу ему помочь.

Вопрос: Вам известно, что делал лейтенант Тейлор с этого времени до момента, когда звено отправилось по назначению?

Ответ: Нет, сэр, не известно.

Вопрос: Вы не заметили каких-нибудь странностей в поведении Тейлора?

Ответ: Нет, сэр.

Вопрос: Он вел себя нормально во всех отношениях?

Ответ: Да, сэр.

Никто из членов комиссии больше не выразил желания допрашивать этого свидетеля.

В докладе комиссии больше ничего не говорится об этой просьбе лейтенанта Тейлора; она не упоминается ни в списке «Фактов», ни в «Заключениях», как не имеющая никакого значения в обстоятельствах дела. Представляется маловероятным, чтобы члены комиссии не подвергли этот вопрос более тщательному расследованию, если бы были хоть какие-нибудь основания предполагать, что лейтенант Тейлор чувствовал себя неудовлетворительно физически или эмоционально. Напротив, 14 октября 1947 года к докладу комиссии министерства военно-морского флота была добавлена еще одна страница, которая снимает с Тейлора всякую вину за катастрофу на том основании, что «произошло непредвиденное и неожиданное изменение метеорологических условий, что лейтенант Тейлор своевременно реагировал на возникновение аварийной ситуации, что он быстро принял необходимые меры, объединил действия своего звена и хладнокровно пытался обеспечить возвращение звена на базу, несмотря на крайне неблагоприятные летные условия».

Много факторов помешало спасению 19 звена: неисправность компасов на самолете лейтенанта Тейлора; выход из строя одного из радиоканалов у лейтенанта Кокса, что помешало ему поддерживать связь с лейтенантом Тейлором; отказ предоставить в распоряжение Кокса дежурный самолет; плохой радиоприем; задержка с вылетом спасательных самолетов; наступление темноты и резкое ухудшение погоды; невозможность быстро запеленговать звено; неудача попыток передать по радио координаты звена, когда они стали известны; неисправность телетайпной линии; обледенение антенны на самолете

«Дамбоу» с базы « Диннер-Ки»; военная дисциплина, которая лишала пилотов возможности принимать самостоятельные решения, хотя многие из них понимали, что следуют неправильным курсом; то обстоятельство, что 19 звено совершало тренировочные полеты в тот день последним. Если бы отсутствовал хотя бы один из этих факторов, полет 19 звена мог бы окончиться совсем иначе. Хотя бы один (а может быть и больше) из этих самолетов тогда вернулся бы на свою базу, и весь этот драматический эпизод быстро оказался бы преданным забвению, а не превратился бы «великое загадочное происшествие в истории мировой авиации».

Наиболее трагичным во всей этой истории является то, что, когда лейтенант Тейлор впервые сообщил о своих затруднениях, он находился, как показало расследование, над рифами и отмелями к северу от Багамских островов: 19 звено шло почти точно по намеченному курсу, когда пилоты решили, что они заблудились!

Предполагаемое местоположение на 16 ч. А. Местоположение 19 звена по расчетам лейтенанта Тейлора. В. Действительное местоположение 19 звена

23. Декабрь 1946 года. «Сити Белл»

Ровно через год со дня исчезновения «Эвенджерс» и спасательного самолета в районе Багамских островов произошло еще одно загадочное событие. 5 декабря 1946 года в открытом море была обнаружена оставленная экипажем шхуна «Сити Белл», которая шла из Нассау на остров Гранд-Терк.

На судне не было никаких повреждений, все оказалось в полном порядке, и даже спасательные шлюпки висели на своих местах. По совершенно непонятным причинам не было предпринято никакого расследования, и о «Сити Белл» быстро забыли. Если бы такое расследование было проведено, эта история оказалась бы не менее загадочной, чем та, что приключилась с «Мэри Селест» и «Кэрролл А. Диринг».

«Нассау гардиан», четверг, 5 декабря 1948 г., с. 2: Сильные ветры, дувшие всю эту неделю, по-видимому, заставили пассажиров и экипаж «Сити Белл» покинуть шлюп, который шел из Нассау на острова Терке. Как сообщили сегодня утром начальнику порта... шлюп был замечен между островами Хог, Эксума и Сапди-Ки. На судне не оказалось ни пассажиров, ни экипажа. У нас нет оснований с уверенностью утверждать, что их подобрал американский спасательный катер. Груз остался в целостности и сохранности.

Как полагают, еще несколько небольших судов оказались в трудном положении из-за штормовой погоды, однако более подробные сведения пока еще отсутствуют. «Нассау гардиан», суббота, 7 декабря 1946 г., с. 4:

По сообщению почтового чиновника, семь человек со шхуны «Сити Белл», найденной без пассажиров и экипажа в районе между островами Хог и Санди-Ки, были обнаружены американским спасательным катером... Полагают, что их доставили на американскую базу на острове Эксума.

Надеемся, что в понедельник мы будем располагать более подробной информацией.

«Нассау гардиан» не стала публиковать новых материалов о происшествии с «Сити Белл», поэтому нам неизвестно, что рассказали спасенные. Однако, несмотря на этот досадный пробел в информации, существующих сообщений все же достаточно, чтобы убедиться в неточности и сенсационности сложившейся Легенды.

Кроме того, эти выдержки из газет опровергают распространенные утверждения о том, что инциденты в Бермудском треугольнике никогда не происходят в плохую погоду и что их жертвам никогда не удается уцелеть.

24. 1947 год. «Летающая крепость»

В 1947 году американский бомбардировщик «Летающая крепость» исчез при загадочных обстоятельствах в ста милях от Бермудских островов. После того как массированные поиски самолета не увенчались успехом, представители военно-воздушных сил высказали предположение, что бомбардировщик был разрушен мощным восходящим потоком воздуха вблизи фронта кучево-дождевых облаков.

Я не нашел никаких достоверных сведений об этом «исчезновении», но в самой Легенде содержится логическое объяснение того, что произошло с «Летающей крепостью». Кучево-дождевые, или, как их еще называют, ливневые грозовые облака пронизаны как восходящими, так и нисходящими потоками воздуха, скорость которых достигает 200 миль в час.

Самолет, проходящий через такое облако или поблизости от него, попадает попеременно то в восходящие, то в нисходящие потоки, а иногда одновременно оказывается во власти тех и других, противоположно воздействующих на концы крыльев и фюзеляж. Хотя в конструкции самолетов предусмотрен запас прочности, тем не менее существует предел допустимых нагрузок, за которым может начаться разрушение.

Наиболее уязвимыми частями являются хвостовое оперение и места крепления крыльев к фюзеляжу. При очень больших нагрузках они могут либо погнуться, либо вообще оторваться, что вызывает гибель машины.

Пилоты относятся к кучево-дождевым облакам с большим почтением и попадают в них лишь в силу неудачного стечения обстоятельств.

25. Январь 1948 года. «Стар Тайгер»

Рано утром 30 января 1948 года командир самолета «Стар Тайгер» типа «Тюдор IV», принадлежащего компании «Бритиш Саут Эмерикен Эруэйз» (BSAA), запросил диспетчерский пункт на Бермудских островах, сообщил сведения о своем местоположении, подтвердил, что на борту все в порядке и что он следует точно по расписанию. Это было последнее, что услышали о

«Стар Тайгере». На рассвете начались поиски. Десять судов и свыше тридцати самолетов методично обследовали весь район океана по маршруту полета.

Хотя в момент исчезновения самолета и на первом этапе поисков погода была великолепная, не удалось обнаружить ни масляных пятен на поверхности океана, ни обломков, ни тел погибших. К вечеру следующего дня погода испортилась, и самолеты вернулись на свои аэродромы. Суда продолжали безуспешные поиски еще несколько дней.

В результате длительного расследования, предпринятого министерством гражданской авиации, был сделан вывод, что «следствие никогда еще не сталкивалось с более непонятным случаем» и что «судьба «Стар Тайгера» навсегда останется неразгаданной тайной». Следственная комиссия лишь намекнула на то, что «какая-то внешняя причина оказала фатальное воздействие и на людей, и на самолет».

В результате расследования, проведенного министерством гражданской авиации, был подготовлен доклад, который содержит объективную информацию о последнем полете «Стар Тайгера» [Great Britain. Ministry of Civil Aviation. Report of the court investigation of the accident to the Tudor IV. Aircraft «Star Tiger» G-AHNP, on the 30th January, 1948. (Cmd. 7517). London, His Majesty's Stationery Office, 1948].

САМОЛЕТ ТИПА «ТЮДОР IV»

«Тюдор IV» — цельнометаллический моноплан; силовая установка состоит из четырех поршневых двигателей с водяным охлаждением...

На самолете смонтированы два одинаковых радиотелеграфных передатчика с радиусом действия до нескольких тысяч миль и три радиотелефонных приемно-передающих установки с радиусом действия до 200 миль...

[В] самолете находятся четыре надувные резиновые лодки с аварийным запасом воды и пищи и аварийным оборудованием, а также радиопередатчик...

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ САМОЛЕТА «СТАР ТАЙГЕР»

[Из] анализа [данных по техническому обслуживанию], относящихся к «Стар Тайге-ру»... можно сделать два вывода... Во-первых, регулярно фиксировались одни и те же неисправности, из чего следует, что они не только не были устранены в ходе полета, но что на них не обращали внимания и при профилактических осмотрах на главной базе технического обслуживания. Во-вторых, самолет нередко совершал дальние рейсы с пассажирами при неустраненных второстепенных дефектах. Из технической документации следует, что на промежуточных аэродромах по трассе полета отсутствовал необходимый ассортимент запасных частей, а в ряде случаев не оставалось времени для надлежащего профилактического осмотра и обслуживания...

ТРАССА

Путь... пролегал из Лондона в Гавану. Первый этап составлял перелет из Лондона в Лиссабон, где самолет оставался на ночь.

Второй этап — из Лиссабона на остров Санта-Мария (Азорские острова), где ему предписывалось пополнить запас горючего, после этого он отправлялся на Бермудские острова... Трасса целиком проложена над Атлантическим океаном; она не пересекает ни острова, ни отдельные участки суши...

В обычных ветровых условиях, преобладающих зимой, самолет... пролетевший 1960 морских миль до Бермудских островов, уже не располагает топливом, чтобы дотянуть до какого-нибудь другого аэропорта...

...По трассе полета нет ни одной плавучей метеорологической станции. Более того, в этом районе почти не встречается торговых и пассажирских судов, которые могли бы сообщить необходимые сведения. Таким образом, прогноз погоды по трассе полета приходится составлять на основании наблюдений, ведущихся на островах и побережье Америки, Европы и Африки, а также исходя из тех данных, которые сообщают находящиеся в воздухе самолеты. Надежность прогнозов не столь высока, как в районах, где они составляются на основе более полных данных... Их точность, особенно в отношении ветра и облачности, может расцениваться лишь как удовлетворительная... В полете слишком часто приходится встречаться с лобовым ветром гораздо большей силы, чем предсказанная, особенно в зимние месяцы...

Однако, если исключить неопределенность ветровой ситуации, трасса в общем не представляет трудностей для пилотирования. Погода здесь всегда теплая, и самолету не грозят такие серьезные опасности, как, например, обледенение...

В полете широко используются астрономические методы навигации по звездам с помощью секстанта. При благоприятных условиях ошибка в определении координат по звездам... не должна превышать 15 миль. Астрономические определения дополняет навигационное счисление пути [Навигационное счисление пути позволяет определить приблизительное местоположение самолета по оценочным величинам скорости и направления ветра, а также скорости и курса самолета. Если в эти оценки вкралась ошибка, то и местоположение самолета будет определено неправильно].

ЭКИПАЖ

...Нет сомнения в том, что экипаж самолета состоял из способных и опытных летчиков. Все, кто знал командира корабля капитана

Макмиллана, единогласно дают ему самую высокую оценку... Радист также характеризуется как опытный и квалифицированный специалист... Все члены экипажа обладали большим опытом полетов на Бермуды, но раньше они никогда не летали вместе, в составе одного экипажа.

ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ

«СТАР ТАЙГЕРА»

27 января 1948 года «Стар Тайгер» вылетел из лондонского аэропорта в свой последний рейс... Неполомки в системе отопления и неисправность одного из компасов... были устранены во время предусмотренной расписанием ночевки в Лиссабоне...

На Азорах капитан Макмиллан получил неблагоприятную сводку погоды из метеорологического бюро... и принял решение отложить вылет до утра... На этом же аэродроме в ожидании летной погоды находился другой самолет той же авиакомпании (BSAA), также направлявшийся на Бермуды. Это был самолет «Лэнкэстриен G-AGWL», командир корабля капитан Гриффин.

...На следующее утро [оба командира! отправились к дежурному синоптику... и в конце концов приняли решение вылететь с интервалом в один час... Сила встречного ветра несколько уменьшилась и... они [перешли] на высоту около двух тысяч футов... пытаюсь уменьшить неблагоприятное воздействие лобового ветра... [и ведя] самолеты ниже основания облаков... Самолет «Стар Тайгер»... должен был находиться в полете 12 часов 26 минут и прибыть на Бермуды в 3 ч 56 мин на следующее утро...

Во время перелета из Лиссабона вновь вышел из строя тот же самый компас. [Он] был исправлен [на Азорах]...

Капитан Макмиллан решил взять полный запас горючего... [Он] указывал: «...заполняйте баки доверху», и... общая перегрузка самолета [составила 936 фунтов].

Перегрузка вскоре начала сокращаться благодаря расходу горючего во время полета и, следовательно, никак не могла вызвать катастрофу. Однако требование капитана Мак-миллана заполнить баки горючим до отказа свидетельствует о том, что он прекрасно понимал, что ему грозит в полете встречный ветер. Лобовые ветры на этой трассе часто оказываются столь сильными, что самолет типа «Тюдор IV» может не долететь до Бермудских островов даже и с полным запасом горючего... временами же эти встречные ветры достигают гораздо большей силы по сравнению с прогнозом... Самолеты этого типа уже дважды были вынуждены менять курс из-за встречных ветров и садиться не на Бермудах, а в Гандере, на острове Ньюфаундленд... Один из «Тюдоров IV», вопреки прогнозам синоптиков, встретил ветер такой силы, что сел на взлетно-посадочную полосу, когда стрелка указателя запасов горючего стояла на нуле и командир уже готовился к аварийной посадке на воду, вызвав на помощь спасательные суда и самолеты... Эта история наделала много шума и лишней раз напомнила о том, что вылетать на Бермуды можно только с полными баками.

«Лэнкэстриен» вылетел с острова Санта-Мария 29 января в 14 ч 22 мин, а «Стар Тайгер» — в 15 ч 34 мин. На следующее утро в 4 ч 11 мин «Лэнкэстриен» благополучно совершил посадку в Кайндли-Филд, Бермудские острова. «Стар Тайгера» же никто больше не увидел. Правда, во время полета он часто выходил на связь... Условия радиоприема были хорошие... Регулярно, каждый час, «Стар Тайгер», как того требует инструкция, сообщал данные о своем местоположении. Последнее сообщение от него было принято в 3 ч утра... В этих сообщениях фигурируют три обстоятельства, которые следует специально прокомментировать.

Во-первых, высота полета над океаном. Это очень важный вопрос, поскольку чем меньше высота, тем труднее бывает пилоту справиться с

аварийной, ситуацией, когда самолет вдруг теряет устойчивость. Данный полет должен был происходить по всей трассе на высоте 2000 футов... [Однако] записи донесений, отражающие характеристику полета, велись довольно небрежно, [и] теперь невозможно установить, на какой высоте находился самолет в момент прекращения связи.

Во-вторых... правила требуют от радиста, поддерживающего связь с данным самолетом, чтобы интервал между сеансами связи никогда не превышал 30 минут... Между тем из записей в радиожурнале следует, что (один раз Бермуды) не вызывали «Стар Тайгер [в течение] 55 минут, а [в другой раз] в течение 42 минут. Этими фактами нельзя пренебрегать, зная, что в конце концов связь с самолетом была потеряна.

В-третьих, прогнозы погоды... Ветры... во всех зонах, кроме самой последней, оказались гораздо сильнее, чем предсказали синоптики на острове Санта-Мария... оценочное время полета [«Дэикэстриена»] на Бермуды было пересчитано и оказалось больше расчетного на один час... Когда в 1 ч 26 мин штурман уточнил по звездам местоположение самолета, выяснилось, что «Лэпкостриен» значительно уклонился от ранее намеченного курса. В этот момент он находился в районе, [где], по прогнозу азорских синоптиков, «дул легкий ветер переменного направления»... На самом деле здесь дул юго-западный ветер скоростью до 48 узлов, в результате чего «Лэнкэстриен» очутился на 68 миль севернее точки, в которой должен был находиться по предварительным расчетам...

[Отсюда] можно сделать два вывода: во-первых... служба связи работала неудовлетворительно... во-вторых, метеоданные для самых сложных участков трассы отличались малой надежностью.

Не считая [этого], в радиообмене сообщениями между «Стар Тайгером» и наземными радиостанциями не было ничего необычного... Командир сообщил, что они прибудут на Бермуды... не в 3 ч 56 мин, а в 5 ч утра... Данные о местоположении самолета, которые передавались по радио каждый час... свидетельствовали о том, что полет проходит нормально, и, хотя «Стар Тайгер», так же как и «Лэнкэстриен», был снесен с курса, когда ветер изменил направление, из сообщения, принятого в 2 ч 00 мин, можно заключить, что штурман определил местоположение самолета по звездам, не ограничившись лишь навигационным счислением пути... Таким образом, на основе уже известных нам фактов мы делаем вывод, что до 3 ч утра 30 января полет «Стар Тайгера» протекал нормально и без всяких осложнений. Радист самолета подтвердил прием метеорологических сводок от бермудских синоптиков... Однако он не получил (если только случайно не услышал) данных об изменении направления ветра, переданных по просьбе «Лэнкэстриена» в 2 ч 42 мин.

Сообщив в 3 ч 02 мин о своем местоположении на 3 ч 00 мин, «Стар Тайгер» после этого еще два раза вызывал Бермуды. В 3 ч 04 мин радист попросил сообщить ему радиопеленг... Свою просьбу он повторил в 3 ч 15 мин и получил от Бермуд указания следовать по курсу 72°. Бермуды получили

подтверждение, что переданный ими пеленг «Стар Тайгер» принял. Это было его последнее сообщение... В районе, где в тот момент находился «Стар Тайгер», а также по трассе его предстоящего полета погода оставалась устойчивой, не было ни гроз, ни сколько-нибудь мощных восходящих и нисходящих потоков, которые могли бы разрушить самолет.

В час ночи вошла луна... Нижняя граница облаков [располагалась] чуть выше 2000 футов над уровнем моря. Облачность не была сплошной, составляя 6 баллов, увеличиваясь, однако, в направлении к Бермудам. Командир «Лэнкэстриена» видел звезды в разрывах облаков, пока не приблизился к Бермудам на расстояние 90 миль. Мощные огни бермудских маяков он заметил, когда находился в 25 милях от аэродрома.

Диспетчер аэропорта острова... признал, что в двух случаях радиосвязь с самолетом действительно прерывалась на 55 и 42 минуты соответственно. «В это время у меня было много других самолетов на подходе к аэродрому», — заявил он в свое оправдание. Однако из записей в радиожурнале следовало, что именно в это время он не был занят, и тогда он добавил: «Я имею в виду, что эфир был переполнен позывными других радиостанций», что, конечно, могло быть... Однако ни в одном из этих двух случаев диспетчер не объявил тревоги, хотя по инструкции он был обязан сделать это уже через 30 минут после потери радиосвязи с самолетом.

В последний раз Ричарде (диспетчер) установил связь со «Стар Тайгером» в 3 ч 15 мин, чтобы сообщить ему пеленг. В 3 ч 50 мин, то есть когда прошло 35 мин без связи с самолетом, он снова вызвал «Стар Тайгер». Тот не ответил... Тогда диспетчер запросил Контроль выхода в зону аэродрома, не было ли у них связи с самолетом. Связи не было. В 4 ч 05 мин он снова пытался вызвать «Стар Тайгер» и снова не получил ответа. Прошло уже 50 минут с тех пор, как он в последний раз слышал «Стар Тайгер». Диспетчер не мог вспомнить, информировал ли он корпорацию BSAA об утере связи, но говорил, что, вероятно, да. Но на ленте телетайпа... следов подобного сообщения не оказалось. В 4 ч 40 мин (то есть в 0 ч 40 мин по местному времени) он опять вызвал самолет и, не получив ответа, через 95 минут после потери связи объявил наконец тревогу...

Ричардса спросили, не вызвало ли у него беспокойства столь длительное отсутствие связи с самолетом. Он ответил: «Нет, не вызвало, он мог прилететь не раньше, чем в 5 ч 00 мин».

Сразу же после того, как была объявлена тревога, начались энергичные поиски пропавшего лайнера. В 4 ч 55 мин было приведено в состояние готовности поисковое и спасательное подразделение американских военно-воздушных сил в Кайндли-Филд, и к 7 ч 16 мин (3 ч 16 мин по местному времени) в воздух поднялась «Летающая крепость», оборудованная радиолокатором. В течение следующего дня в поисках принимали участие 25 самолетов. Они прочесывали вдоль и поперек все районы океана, в которых мог оказаться «Стар Тайгер». Поиски продолжались до наступления темноты 3 февраля. В общей сложности было предпринято 104 самолето-вылета и

налетано 882 самолето-часа... Все сколько-нибудь подозрительные сообщения и предметы тщательно исследовались, но безрезультатно.

Почти все это время сохранялась исключительно плохая погода. Через пять дней поиски были прекращены... Никаких следов исчезнувшего самолета обнаружить так и не удалось.

АНАЛИЗ ВОЗМОЖНЫХ ПРИЧИН КАТАСТРОФЫ

У нас есть все основания предполагать, что «Стар Тайгер» не успел передать сигнал бедствия, поскольку множество радиостанций прослушивали частоты, на которых работал его радиопередатчик, но ни одна из них не сообщила о приеме такого сигнала. Таким образом, прежде всего следует предположить, что на самолете вышел из строя радиопередатчик. Можно также допустить, что произошла авария... о которой экипаж не смог сообщить... Возможно, в результате выхода из строя радиоаппаратуры штурман остался без навигационной информации и тщетно пытался найти Бермуды, пока на самолете не кончилось горючее... Не исключено, что авария произошла так внезапно, что радист просто не успел сообщить об этом или сначала не считал нужным сообщить, а потом было уже слишком поздно.

Чрезвычайно маловероятной представляется возможность выхода из строя сразу всей радиоаппаратуры, поскольку каждый узел продублирован: приняты все меры, чтобы обычная неисправность не лишила самолет связи. Остается предположить, что возникла неисправность в системе питания

Эта система состоит из двух генераторов, действующих независимо друг от друга. Они не только питают постоянным током радиоаппаратуру, но и заряжают аккумуляторную батарею... Радиоаппаратура выйдет из строя лишь в том случае, если сломаются одновременно оба генератора и аккумуляторная батарея. Возможность такой поломки очень проблематична.

Таким образом, выход из строя сразу всей радиоаппаратуры представляется маловероятным... Но даже если бы радио перестало работать вскоре после 3 ч 13 мин, штурман без труда нашел бы Бермуды, до которых оставалось около 340 морских миль, или 2 $\frac{1}{2}$ часа полетного времени. Он прекрасно обошелся бы без курсовых пеленгов и данных о силе и направлении ветра, которые передают по радио. Конечной целью полета была небольшая группа островов, оборудованных по побережью мощными навигационными огнями, которые просматриваются... на расстоянии до 30 миль во всех направлениях. В бензобаках оставалось горючего на 3 $\frac{3}{4}$ часа полета; вполне достаточно времени, чтобы найти свой аэродром [Это ошибочное заключение. Пек польку он находился в двух с половиной часик полетного времени от Бермуд, на сами поиски ему оставался всего час с четвертью].

...Рассчитав курс на основе пеленга (полученного в 3 ч 15 мин, к 5 ч 30 мин «Стар Тайгер» находился бы где-нибудь в 30 милях от Бермудских островов... Поскольку видимость была хорошая, он мог быстро найти остров, где находится аэродром.

Нет никаких оснований полагать, что в результате неисправности в системе энергоснабжения самолет сбился бы с курса; хотя гироскоп в этом

случае и выйдет из строя, в распоряжении пилотов остаются два магнитных компаса высокой точности... [Едва ли можно согласиться с этим выводом. Магнитные компасы не всегда точны и подвержены многим ошибкам. Особенно трудно с ними работать при сильной турбулентности. Хотя в Лиссабоне один из компасов был отремонтирован, во время перелета на Азорские острова он снова вышел из строя, и в докладе комиссии ничего не говорится о том, что он радикальным образом починили или заменили новым]

Таким образом, если штурман был вынужден прокладывать курс только по приборам, не пользуясь никакой информацией извне, даже в этом случае самолет, по всей вероятности, должен был достичь Бермудских островов

Следовательно, нет никаких оснований предполагать, что «Стар Тайгер», израсходовав горючее, упал в море, так как остался без радиосвязи и потерял ориентировку.

ПРИЧИНЫ, КОТОРЫЕ НЕ МОГЛИ ПРИВЕСТИ К КАТАСТРОФЕ

Дефекты конструкции. У нас нет никаких оснований предполагать, что вообще в конструкции самолетов типа «Тюдор IV» или в конструкции данного самолета был какой-нибудь технический дефект, предопределивший его гибель.

Сложные метеорологические условия. Точно так же нет оснований предполагать, что гибель самолета была вызвана метеорологическими условиями...

Ошибка в определении высоты полета. Маловероятно, чтобы «Стар Тайгер» упал в море из-за неисправности альтиметра...

Остановка двигателей. Остановка одного из двигателей в результате механического повреждения возможна, однако самолет мог надежно лететь на трех двигателях, а какое-то время — даже на двух...

ПРИЧИНЫ, КОТОРЫЕ МОГЛИ ПРИВЕСТИ К КАТАСТРОФЕ

Пожар... Пожары на самолетах... происходят теперь крайне редко. При конструировании новых машин принимаются все меры, чтобы гарантировать им безопасность от возникновения пожара, и данный тип самолета надежно оборудован мощными современными огнетушителями... Весьма маловероятно, чтобы в случае возникновения сильного пожара не был передан сигнал бедствия... если только пожар не начался уже после того, как отказало радио. Но это требует совпадения сразу двух технических неполадок, хотя вероятность каждой из них чрезвычайно мала...

Потеря управления. При полете на небольшой высоте, как это имело место в данном случае, у пилота остается совсем мало времени, чтобы спасти самолет в случае потери управления.

Падение мощности двигателей. Такую возможность нельзя исключить при условии, что горючее было на исходе... Но это маловероятно хотя бы потому, что о нехватке горючего пилоты узнали бы значительно раньше, глядя на приборы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение необходимо отметить, что никогда еще следствие не стояло

перед решением более трудной задачи. При полном отсутствии сколько-нибудь достоверных данных о характере и причинах гибели самолета комиссия может высказать лишь несколько предположений, ни одно из которых не претендует на достоверность. Все, что так или иначе связано со взаимодействием между человеком и машиной, содержит два элемента, совершенно различных по своему характеру. Во-первых, это не поддающийся учету человеческий элемент, зависящий от множества неизвестных нам факторов, и, во-вторых, технический элемент, который подчиняется совершенно иным закономерностям. Катастрофа может произойти в результате каких-то нарушений в деятельности как одного из элементов, так и обоих сразу. Кроме того, и на человека и на машину может воздействовать какая-то внешняя причина. Мы никогда не узнаем, что же на самом деле произошло в данном случае, и судьба «Стар Тайгера» навеки останется неразгаданной тайной.

Исчезновение «Стар Тайгера» необъяснимо, поскольку все высказанные предположения на этот счет представляются маловероятными. Это действительно неразгаданная тайна неба.

Но хотя нам неизвестна причина гибели самолета, отсутствие каких бы то ни было следов не является загадкой. На последних этапах полета погода резко ухудшилась, ветер усилился, в баках оставалось все меньше горючего, на море началась буря. Шансы на удачное приводнение в темноте, при высоких волнах очень невелики, и обломки самолета на месте катастрофы находят гораздо реже, чем некоторые себе представляют, особенно в плохую погоду. «Стар Тайгер», возможно, пошел ко дну за пять часов до того, как над местом происшествия появилась оборудованная радиолокатором «Летающая крепость», и за восемь часов до рассвета, когда прибыли другие поисковые суда и самолеты.

Склонные верить в НЛО придают особое значение одной фразе в заключительной части доклада комиссии, где сказано, что «и на человека и на машину может воздействовать какая-то внешняя причина». Они, очевидно, считают, что ответственность за гибель самолета комиссия возлагает на НЛО, но у нее, дескать, не хватает мужества открыто об этом заявить. Однако в контексте доклада слова «внешняя причина» могут относиться к чему угодно, за исключением пилотов и технического оборудования, например речь может идти о неблагоприятных метеорологических условиях.

Мне хотелось бы отметить одно немаловажное обстоятельство. Хотя комиссия и пришла к выводу о том, что многие из перечисленных причин катастрофы маловероятны, она не утверждает, *что каждая из них не могла привести к гибели самолета* [Курсив автора]. Если полностью отказало радио, хотя такие вещи происходят чрезвычайно редко, то выход из строя навигационного оборудования в сочетании с сильным ветром и почти пустыми бензобаками создает ту самую критическую ситуацию, когда малейшая ошибка может оказаться роковой. Но в любом случае судьба «Стар Тайгера» навеки останется неразгаданной загадкой.

26. Март 1948 года. Эл Снайдер

Всемирно известный жокей Эл Снайдер с двумя друзьями поставили на якорь свою яхту на отмели возле Санди-Ки и южной оконечности Флориды, пересели в моторную лодку и отправились на небольшую прогулку, чтобы пару часов поудить рыбу. Обратного пути уже не вернулись.

Морская береговая охрана организовала поиски, в которых приняли участие свыше тысячи человек и сотни судов и самолетов. Лодку нашли через несколько дней возле маленького островка в шестидесяти милях севернее Санди-Ки, но она оказалась пустой.

После того как морская береговая охрана прекратила поиски, жена и друзья Снайдера ассигновали значительную сумму денег на их продолжение. Тому, кто найдет без вести пропавших или их тела, была обещана награда в размере 75 тыс. долларов. Однако, несмотря на такой важный стимул, найти никого так и не удалось.

«Майами геральд», воскресенье, 7 марта 1948 г., с 1, колонка 4: «Артур Л. Хамбери. Как сообщаем метеослужба Майами, в субботу в полдень закончился суточный период, в течение которого был зарегистрирован новый рекорд скорости ветра для марта. Старый рекорд был перекрыт в 19 ч 23 мин в пятницу, когда скорость ветра достигли 48 миль в час.

В пятницу вечером на всем протяжении от Мельбурна на юг до островов Флорида-Кис небольшим судам запрещено выходить в море, и по запрещение было продлено еще на сутки..

В пятницу ночью, когда ветер достиг наибольшей силы, он ломал ветви деревьев, кое-где разбил оконные стекла, а в протоке был затоплен небольшой баркас». «Майами геральд», воскресенье, 7 марта 1948 г., с. 1, колонка 6:

«Несмотря на очень сильный шторм, 38-футовый сторожевой катер морской береговой охраны вышел в море, чтобы спасти четырех кубинцев со 170-футовой баржи «Вирхиниан», которую огромные волны ломали на куски у северной дамбы Правительственного канала... Они бросали баржу вверх и вниз как щепку...

...Ночью в пятницу «Вирхиниан» была выброшена на берег 15-футовой волной, нахлынувшей с северо-востока и достигшей района Майами...

Сторожевой катер чуть не перевернулся от удара мощной волны, отбросившей его далеко в сторону...

В это же время самолеты и суда морской береговой охраны разыскивали 16-футовую лодку с яхты «Эвелин К.», которая пропала в пятницу вечером. В лодке было три человека, однако их имена неизвестны».

«Майами геральд», понедельник, 8 марта 1948 г., с. 81. «Джон Уемпел. Вчера, в воскресенье, военные и гражданские самолеты и суда береговой охраны все еще разыскивали трех рыбаков-любителей, среди которых один из лучших жокеев страны Эл Снайдер из Майами-Спрингс; два дня назад они пропали во Флоридском заливе. В течение пятницы и субботы

около 30 самолетов тщательно исследовали весь район от южной оконечности полуострова Флорида до островов Драй-Тортугас Эл Снайдер и его друзья находились в небольшой лодке, когда внезапно на-легел ураган, скорость которого достигала 50 миль в час В пятницу в 5 ч вечера они отошли от яхты «Эвелин К», которая стояла на якоре возле Крейга, небольшого портового города, и с тех пор их больше не видели».

Участники поисков, которых подгоняла мысль о 15 тыс долларов награды, в течение нескольких недель не знали покоя ни днем ни ночью, хотя им мешал шторм и сильный вегер. Казалось, шансы на успех этого предприятия значительно возросли после того, как неподалеку от Эверглейдс-сити, в 60 милях севернее Санди-Ки, в болотистой, поросшей мантрами местности, известной как «Десять Тысяч островов», обнаружили фанерный корпус лодки. Лодка лежала кверху правым бортом. Днище было проломлено, двигатель выброшен; судя по некоторым признакам, кто-то пытался привязать себя веревкой к борту. Морская береговая охрана и военно-морские силы, прекратившие поиски уже несколько дней назад, вновь присоединились к многочисленным добровольцам, которые на катерах, самолетах и пешком с собаками-ищейками обшаривали море, берег и прибрежные острова.

Но никаких следов Эла Снайдера и его друзей найти все-таки не удалось.

В Легенде отсутствует один «маленький» факт, имеющий самое непосредственное отношение к исчезновению Эла Снайдера: во время рыбной ловли, когда было уже темно, на его маленькую лодку налетел ураган.

27. Декабрь 1948 года. «Дакота-3»

28 декабря 1948 года в сумраке наступающего утра произошло одно из самых зловещих исчезновений среди тех, которые когда-либо случались в пределах Бермудского треугольника. Пассажирский лайнер «Дакота-3», совершавший рейс из Сан-Хуана, Пуэрто-Рико, в Майами, внезапно пропал перед самой своей посадкой. Погода не оставляла желать лучшего, пилоты были опытные, техника работала отлично. На попечении командира «Д-акоты-3», капитана Роберта Линквиста, второго пилота Эрнеста Хилла и стюардессы Мэри Бэркс было 27 пассажиров, включая двух детей, которые возвращались домой после коротких рождественских каникул. У пассажиров было приподнятое настроение, они во весь голос распевали рождественские гимны, и самолет быстро приближался к Майами, подгоняемый попутным ветерком. В 4 ч. 13 мин., когда горизонт озарился светом городских огней, капитан Линквист вызвал диспетчерский пункт аэродрома Майами и, сообщив, что находится в пятидесяти милях южнее города и что на борту все в порядке, запросил инструкции для захода на посадку.

Внезапно произошло нечто неожиданное и непоправимое, и, что бы там ни уготовила злая судьба, это произошло так быстро, что пилот даже не успел послать сигнал бедствия. Диспетчерский пункт передал инструкции для

захода на посадку, но Линквист не ответил. На самом последнем отрезке пути, почти перед самым выходом в зону аэродрома, самолет исчез.

Через несколько часов начались энергичные поиски. Погода была идеальная. Море спокойное и прозрачное, а в районе исчезновения «DC-3» почти повсюду такое мелкое, что на дне просматривались все достаточно крупные предметы. Сотни судов и самолетов прочесывали океан на всем протяжении от Сан-Хуана до Флориды, в их поле зрения были Карибское море, Флоридский залив.

Мексиканский залив, острова Флорида-Ние, Куба, Гаити (Эспаньола) и Багамы. На месте предполагаемой гибели самолета не было найдено никаких следов катастрофы: ни одного спасательного жилета, никаких обломков, ни даже масляного пятна или просто скопления акул или барракуд, которые всегда появляются там, где потерпело аварию судно или самолет. И по сей день не удалось отыскать ничего такого, что могло бы пролить свет на эту загадку.

Комитет гражданской авиации. Доклад по результатам расследования авиационной катастрофы. Майами, Флорида, 28 декабря 1948 года:

ИСТОРИЯ ПОЛЕТА

В 22 ч 03 мин 27 декабря 1948 г. NC-16002 вылетел из аэропорта Исла-Гранде, Сан-Хуан (Пуэрто-Рико), в Майами...

Через одиннадцать минут после взлета самолет вызвал диспетчерский пункт аэропорта. Диспетчерский пункт не услышал вызова, однако он был принят Центром связи комитета гражданской авиации (САА) в Сан-Хуане. Самолет сообщал, что идет курсом на Майами, Флорида... Несмотря на многочисленные попытки, Центру связи САА не удалось вновь связаться с NC-16002. В 23 ч 23 мин Центр управления международными авиалиниями в Майами принял от NC-16002 сообщение о том, что он идет на высоте 8500 футов... рассчитывает пролететь над островом Саут-Каикос в 0 ч 33 мин и прибудет в Майами примерно в 0 ч 45 мин 28 декабря 1948 юда.

В 4 ч 13 мин Центр управления международными авиалиниями в Новом Орлеане принял от NC-16002 сообщение о том, что он находится в 50 милях к югу от Майами. Это было последнее сообщение, принятое от «Да-коты-3». Центры связи САА в Сан-Хуане, Майами и Новом Орлеане неоднократно вызывали NC-16002, но все было напрасно.

В 8 ч 30 мин Комитет гражданской авиации... был поставлен... в известность о значительной задержке с прибытием NC-16002... Когда стало очевидно, что самолет пропал, была приведена в состояние готовности морская береговая охрана США и начаты интенсивные поиски.

РАССЛЕДОВАНИЕ

27 декабря 1948 года примерно в 19 ч 40 мин NC-16002 совершил посадку в Сан-Хуане, Пуэрто-Рико, испытал при этом трудности с выпуском шасси. В рапорте Линквиста говорилось, что, выпуская шасси, он увидел, что, судя по индикаторной лампочке, замок не сработал [Этот же самый экипаж

пилотировал самолет из Майами в Сан-Хуан з тот же день]. В техническую службу аэропорта... поступил запрос проверить аккумуляторные батареи. Было обнаружено, что они разряжены из-за понижения уровня электролита. Когда Линквист узнал, что на подзарядку уйдет несколько часов, он попросил механика долить в аккумуляторные батареи воды и отнести их обратно в самолет, не тратя времени на подзарядку.

В 20 ч 30 мин экипаж NC-16002 представил на диспетчерский пункт план полета из Сан-Хуана в Майами... и командир утверждал, что самолет в полном порядке. Однако часом позже... аккумуляторные батареи самолета еще вызывали беспокойство, и [его] вылет был отложен. В результате этой отсрочки самолет выбился из графика. Приблизительно в 21 ч 15 мин [В отчете это время обозначено как 22 ч 15 мин, что ошибочно, так как самолет взлетел в 22 ч 03 мин] NC-16002 вырулил на взлетно-посадочную полосу № 27... однако диспетчерский пункт не смог установить с ним радиосвязь. Начальник управления транспортной службы Пуэрто-Рико... прибыл к самолету, и экипаж ему сообщил, что радиоприемник функционирует нормально, а передатчик молчит, так как разряжены аккумуляторные батареи. Проконсультировавшись с экипажем, затем с диспетчерским пунктом с помощью запасного радиопередатчика в своей машине, начальник управления транспортной службы разрешил взлет. Было условлено, что до тех пор, пока генераторы не дадут достаточно энергии для удовлетворительной работы передатчика, самолет будет находиться в окрестностях Сан-Хуана. Если передатчик заработает, будет составлен новый план полета; сообщив его по радио на диспетчерский пункт в Сан-Хуан, самолет возьмет курс на Майами. NC-16002 поднялся в воздух примерно в 22 ч 03 мин и через одиннадцать минут сообщил в Центр связи САА в Сан-Хуане, что диспетчерский пункт аэропорта его не слышит, но он летит в Майами. В ходе полета его сообщения перехватывались наземными радиостанциями, однако установить с самолетом прямую связь для уточнения его местоположения на трассе так и не удалось...

Капитан Линквист летал из Сан-Хуана в Майами на транспортных самолетах в качестве второго пилота; этот же рейс, где он выступал как командир экипажа, был первым. Правда, он имел опыт пилотирования военных самолетов в этом районе.

АНАЛИЗ

Осмотр обломков невозможен, поскольку самолет исчез... В момент вылета из Сан-Хуана радиопередатчик не работал из-за разрядки аккумуляторных батарей. От экипажа не поступало сообщений о каких-либо иных неисправностях, помимо системы электропитания...

Известно, что радиопередатчик самолета работал в 4 ч 13 мин... когда... Новый Орлеан... перехватил сообщение о его местоположении; NC-16002 находился и это время в 50 милях южнее Майами. Возможно, однако, что система электропитания отказала тотчас же после передачи этого сообщения, в результате чего вышли из строя радиооборудование и радиокompас. Возможно также, что пилот неправильно определил свое местоположение. Поскольку

запас горючего был рассчитан на 7 1/2 часов полета, а последнее сообщение удалось принять через 6 ч 10 мин после взлета, ошибка в определении местоположения могла оказаться роковой.

Анализ погоды... показал, что при подходе самолета к Майами скорость ветра оставалась такой, как предсказали синоптики, но направление ветра изменилось с северо-западного на северо-восточное. Если экипаж не знал об этом, самолет могло снести с курса влево на 40–50 миль. Данные об изменении направления ветра были переданы из Майами в 12 ч 15 мин, однако неизвестно, удалось ли их принять на NC-16002.

Возможные причины катастрофы

Комиссия не располагает достаточной информацией для определения возможных причин катастрофы.

Летный состав

Пилот — капитан Р. Е. Линквист, 28 лет, имеет диплом пилота коммерческих авиалиний и борг-механика; — .налетал 3265 часов.

Второй пилот — Е. Е. Хилл, 22 года, имеет диплом пилота коммерческих авиалиний и борг-механика;...налетал 197 часов.

Самолет NC-16002: самолет типа «Дуглас DC-3». Собран 12 июня 1936 года [и] в сумме налетал 28 257 часов.

Хотя министерство гражданской авиации и не раскрыло тайну исчезновения «Дакоты-3», его доклад содержит очень важную информацию на этот счет. Легенда делает упор на то, что катастрофа произошла почти моментально: внезапная потеря связи между диспетчерским пунктом и самолетом. Однако из доклада следует, что, поскольку аккумуляторные батареи сели, радиопередатчик, по сути дела, не работал как на аэродроме в Сан-Хуане, так и в начале последнего рейса. Очевидно, что неполадки с передатчиком продолжались в течение всего полета, так как все попытки установить с самолетом радиосвязь оказались безуспешными.

Множество неисправностей могло возникнуть в самолете за те полтора часа, которые прошли между последним сообщением Линквиста и тем роковым мгновением, когда в бензобаках не осталось ни капли горючего. Могли возникнуть новые неполадки с электропитанием, а если самолет летит ночью бее света, без приборов и без навигационного оборудования, то он обречен на гибель. Возможно, Линквист пытался сообщить кому-нибудь о возникших затруднениях, но его подвел радиопередатчик.

Хотя погода была хорошая, она тем не менее могла оказаться одним из факторов, которые привели к катастрофе. В Сан-Хуане синоптики сообщили Линквисту, что в начале полета ветер будет юго-западный слабый, а потом он изменит направление и будет дуть с северо-запада. Делая поправку на ветер, Линквист должен был вести самолет немного левее заданного курса. Однако, когда они приблизились к Майами, ветер снова изменил направление и подул с северо-востока. Если пилот об этом не знал, то, хотя ветер был несильный, он мог вызвать отклонение от курса влево на 40–50 миль. Таким образом,

«Дакота-3», возможно, прошла южнее южной оконечности Флориды и оказалась над Мексиканским заливом.

Ни в докладе министерства гражданской авиации, ни в «Майами геральд», ни в «Нью-Йорк таймс» нет ни слова о том, будто Линквист сообщил, что видел огни Майами. Это не больше чем предположение, основанное на том, что раз, по словам Линквиста, самолет находился в каких-нибудь 50 милях южнее Майами, значит, пилоты могли увидеть городские огни.

Вопреки Легенде у «Дакоты-3» не было радиосвязи с диспетчерским пунктом аэропорта Майами. Как сообщила 29 декабря «Майами геральд», «новоорлеанский аэропорт передал окружному штабу морской береговой охраны в Майами сообщение, полученное от «Дакоты-3»... У Майами связи с самолетом не было».

Сообщения о местоположении самолета на трассе никогда не бывают точными. Это лишь самый приблизительный расчет. В сороковые годы, когда радиоаппаратура работала в основном на низких частотах, определить точно свое местоположение над океаном было далеко не просто. Даже сегодня, при оснащении самолетов самым современным навигационным оборудованием, морская береговая охрана считает, что данные о местоположении самолета, передаваемые с трассы, всегда содержат элемент ошибки. До появления всенаправленных радиомаяков и специального телеоборудования для измерения расстояний у пилотов не было достаточно надежных методов определения своего местоположения в воздухе. Расчеты координат в большой мере зависели от определения скорости полета, высоты, атмосферного давления, температуры воздуха за бортом, скорости и направления ветра, веса самолета и времени пребывания в полете. При определенных условиях счислению помогали приемы астронавигации, но и это не избавляло от приблизительности оценки. Когда Линк-вист сообщил, что он находится в 50 милях южнее Майами, это были лишь ориентировочные данные о местоположении самолета. Возможно, он находился не в 50, а в 100 милях от Майами. В конце долгого перелета пилотам нередко кажется, что они ближе к цели, чем это есть на самом деле. Точно так же, когда пилот утверждает, что он подходит с юга, это лишь приблизительное определение направления. Линквист был где-то южнее аэродрома, но не обязательно строго на юге.

Если бы «Дакота-3», вылетев из Сан-Хуана, ни разу не отклонилась от курса, она приблизилась бы к Майами с юго-востока, как это показано пунктирной линией на карте. Сообщение о том, что самолет находится в 50 милях от аэропорта, пилот в этом случае послал бы из точки «В», которая находится юго-восточнее Майами. Но поскольку он сообщил, что находится в 50 милях южнее Майами (в точке «А»), значит, он значительно отклонился от заранее проложенного курса. Суммируя все навигационные ошибки, которые, возможно, были допущены экипажем «Дакоты-3» в полете, мы можем предположить, что в момент катастрофы он находился где-то в пределах этого похожего на кусок пирога района; но, возможно, он был так далеко от Майами,

что остался даже за пределами этой территории.

Странным по утверждению Легенды выглядит то, что поисковые суда и самолеты не нашли затонувший самолет южнее Майами, где глубина моря не превышает Двадцати футов. Несмотря на внушительную величину такого предмета, как самолет, до сих пор еще никому не удалось обнаружить здесь старую «Дакоту-3».

Морские карты показывают что заметили часть акватории к югу от Майами мелководна Мелководье полосой от десяти до пятнадцати миль окаймляет побережье Флориды а к востоку от нее занимает большое пространство в районе Большой Багамской байки. По между этими двумя зонами, во Флоридском заливе, через которые несет свои бурные воды Гольфстрим, дно океана круто обрывается на глубину до пяти тысяч футов. Таким образом, мелководье отнюдь не характерная черта этого района, Господствует же здесь необозримая океанская бездна. Когда начались поиски самолета в южном секторе, он, воз можно, уже затонул, и Гольфстрим унес его далеко на север.

Нельзя забывать и о таком важном факторе, как самочувствие пилотов К моменту когда они передали свое последнее сообщение они работали без малого двадцать часов и большую часть этого времени провели в воздухе. Это был очень трудный и долгий день, и усталость могла помешать им четко и безошибочно делать все необходимые расчеты.

Самое позднее самолет упал в 5 ч 45 мин так как к этому времени у него должно было кончиться горючее Но катастрофа могла произойти еще к 4 ч 15 мин. Во всяком случае, Линквисту пришлось садиться на воду в кромешной тьме, и вероятнее всего, самолет при этом пострадал. Если на поверхности воды и остались какие-нибудь следы катастрофы — масляные пятна или обломки, — найти их все равно было невозможно так как их унесло быстрое турбулентное течение Гольфстрима Для этого у него было от трех до шести часов, потому что первый поисковый самолет смог появиться над предполагаемым местом происшествия лишь между девятью и десятью часами утра

Подлинную причину гибели «Дакоты 3» мы никогда не узнаем, однако ее могли вызвать несколько весьма существенных обстоятельств, умалчиваемых Легендой.

28. Январь 1949 года. «Стар Эриел»

17 января 1949 года исчез самолет типа «Тюдор IV», принадлежавший авиакомпании «Бритиш Саут Эме-рикэн Эйруэйз» (BSAA). Он назывался «Стар Эриел» и пропал примерно при таких же обстоятельствах, при каких ровно год назад канул в вечность уже знакомый нам «Стар Тайгер». Четырехмоторный авиалайнер поднялся с аэродрома Кайндли-Филд (Бермудские острова) в прозрачно-голубое утреннее небо и взял курс на Ямайку. Через час командир воздушного корабля капитан Макфи послал на Бермуды обычное полетное донесение: «Достигли крейсерской высоты, погода

хорошая. Должны прибыть в Кингстон по расписанию». С тех пор «Стар Эриела» никто больше не видел.

Когда самолет в последний раз вызывал Бермуды, он шел по курсу, и, поскольку бортовое навигационное оборудование функционировало нормально, он не мог сколько-нибудь значительно отклониться от намеченной трассы. Если по какой-то причине самолет развалился в воздухе, его обломками оказалась бы засыпана довольно большая площадь и их было бы нетрудно обнаружить с воздуха. Если же пилоту пришлось садиться на воду, то, поскольку море было спокойным, кому-нибудь наверняка удалось бы спастись. В любом случае на поверхности воды остались бы два спасательных плота, которые в момент аварии автоматически выбрасываются из-под крыльев самолета. Тем не менее все поиски оказались тщетными, хотя погода стояла прекрасная. Ни от самолета, ни от пассажиров не осталось ровным счетом ничего.

Расследование, проведенное министерством гражданской авиации, не смогло установить истинную причину этого странного исчезновения.

В докладе министерства гражданской авиации [Great Britain. Ministry of Civil Aviation. Civil Aircraft Accident. Report of the loss of Tudor IVb Star Ariel G-AGRE wich disappeared on a flight between Bermuda and Kingston (Jamaica) on 17 January, 1949 (MCAP 78). London, His Majesty's Stationery Office, 1949.] сказано, что на пять с половиной часов полета в бензобаках самолета был десятичасовой запас горючего. Самолет все время летел с попутным ветром при относительно небольшой загрузке. Погода была отличная, высота полета исключала всякую возможность обледенения.

Каждый из членов экипажа обладал высокой квалификацией. Командир корабля капитан Макфи налетал 4200 часов, из них 2000 часов в качестве первого пилота на самолетах BSAA; у него был большой опыт полетов по трассе Бермуды — Ямайка. Не уступали ему и товарищи по экипажу, а радист славился своим незаурядным мастерством.

Четыре двигателя типа «Роллс-Ройс» еще никогда не подводили пилотов, и нет никаких оснований полагать, что в этом рейсе с ними произошла какая-то беда. Самолет был полностью укомплектован навигационным оборудованием, включая несколько приемников, передатчиков и пеленгаторов, а также радиокompас и радиолокатор.

Среди прочего аварийного инвентаря на самолете в специальном отсеке находились три надувные лодки на 18 человек каждая. Лодки были оборудованы парусами и веслами, спасательными средствами, всем необходимым для оказания первой помощи пострадавшим и радиопередатчиком. В одной из лодок, кроме того, находилась радиоустановка, автоматически передающая сигналы «SOS» на расстояние до 75 миль. Как только «Стар Эриел» касался воды, реле в носу самолета срабатывало автоматически, выбрасывая из отсеков надувные лодки, которые немедленно наполнялись воздухом. У всех пассажиров и членов экипажа были

спасательные пояса. Кроме обычных, в самолете было пять аварийных выходов, через которые пассажиры в любой момент могли быстро покинуть салон.

Погрешности конструкции как причина гибели самолета были очень маловероятны. Самолет успешно налетал свыше 350 часов без всяких осложнений, а синоптики с уверенностью утверждали, что какие-либо турбулентные потоки воздуха на трассе отсутствовали. Разница в величинах давления внутри и снаружи самолета на крейсерской высоте полета, составлявшей 18 тыс. футов, была столь мала, что это также вряд ли могло повредить лайнеру.

Нельзя, конечно, полностью исключить и возможность диверсии, однако никаких доказательств того, что она послужила причиной аварии, не было найдено.

По сообщению метеорологического бюро, погода стояла хорошая. Местами по трассе появлялись облака, но они находились значительно ниже крейсерской высоты полета. Видимость была неограниченной над облаками и лишь слегка ограниченной ниже их основания.

Хотя мы никогда не узнаем истинную причину исчезновения самолета, в докладе комиссии приводятся сведения, которые обходит молчанием Легенда.

В 9 ч 32 мин по бермудскому времени, через 51 минуту после взлета, капитан Макфи вызвал Бермуды:

«Вылетел из Кайндли-Филд в 8 ч 41 мин. Расчетное время прибытия в Кингстон — 14 ч 10 мин. Высота — 18 000 футов, видимость хорошая. В 9 ч 32 мин пролетел над пунктом, находящимся в 150 милях к югу от Кайндли-Филд. В 9 ч 37 мин рассчитываю пересечь 30° с. ш.».

Второе сообщение... было передано G-AGRE («Стар Эриел») в 9 ч 42 мин... Оно гласило: «Пересек 30° с. ш. в 9 ч 37 мин. Перехожу на радиочастоту Кингстона». Бермуды подтвердили, что сообщение принято. Это подтверждение означало, что теперь «Стар Эриел» может без всякого сомнения перейти на частоту волны Кингстона.

В 13 ч 52 мин [то есть через 4 часа 10 минут после передачи последнего сообщения и за 18 минут до предполагаемого прибытия самолета] Кингстон запросил... у Бермуд информацию о G-AGRE, сообщив, что самолет ни разу не выходил на связь с Ямайкой после вылета с Бермуд...

Таким образом, первое предупреждение об исчезновении самолета было послано Кингстоном в 13 ч 52 мин, принято на Бермудах в 14 ч 23 мин и передано на контрольный пункт в 14 ч 30 мин...

В 14 ч 45 мин Нассау сообщил... что G-AGRE не выходил на связь с Кингстоном и опаздывает с прибытием.

В 14 ч 54 мин отделение авиакомпании BSAA (Бермуды) передало по телетайпу, что о G-AGRE нет никаких сведений и соответствующие службы приведены в состояние готовности.

В 15 ч 05 мин самолет G-AHNJ типа «Тюдор IV», который в 13 ч 43 мин приземлился в Нассау, совершая рейс из Кингстоуна на Бермуды, получил

задание произвести поиск пропавшего самолета.

В 17 ч 08 мшт американским военно-воздушным силам, базирующимся на Бермудских островах, через поисковую службу Нью-Йорка было предложено начать массированную поисковую операцию...

...Самолет G-AIINJ, вылетевший в 10 ч 25 мин [из Нассау] на Бермуды, получил задание вести поиск по предполагаемой трассе полета «Стар Эриед». Половина этой трассы, в пункте с координатами 27° с. ш. 64° з. д., была пройдена в 19 ч 05 мин, и в 21 ч 20 мин G-AIINJ совершил посадку на Бермудах... В 16 ч 47 мин самолет поднялся с Бермудских островов, пролетел по той же трассе 500 миль, а затем вернулся назад; при этом была обследована полоса шириной в милю по заданному курсу. В тот же вечер один самолет пролетел по этой трассе от Бермудских островов до Гуантанамо (Куба).

«Стар Эриел» мог упасть в море сразу же после того, как в 9 ч 42 мин передал свое последнее сообщение, но вероятнее всего катастрофа произошла перед 11 ч утра, когда капитан Макфи не сообщил данных о своем местоположении. Хотя в официальном докладе комиссии не сказано, в котором часу на следующее утро прибыли поисковые суда и самолеты, начать поиск они могли не ранее 7 ч утра, когда уже рассвело, то есть примерно через 20 часов после катастрофы. Даже если «Стар Эриел» оставался в воздухе до самого вечера, не давая о себе знать, значит, он упал по крайней мере за 12 часов до того, как начались поиски.

BSAA. Офицер оперативного отдела штаба: «Переход на частоты Кингстона, о чем говорится в последнем сообщении Макфи, вызывает недоумение. В это время «Стар Эриел» находился всего в 150 милях от Бермудских островов, и [до] Кингстона оставалось еще 1100 миль. Я по собственному опыту знаю, что на этой трассе самолеты устанавливают связь с Кингстоном лишь иа траверзе Нассау... Меня особенно поразило, что G-AGRE [не сообщил о том, что он взят под контроль Службой слел; ения Кингстона! перед тем как ему. удалось установить устойчивую радиосвязь [с Кингстоном!... Кроме того, мне непонятно, почему Бермуды не предприняли никаких действий... учитывая то, что самолет передал свое последнее сообщение, находясь всего в 150 милях от их аэродрома, хотя в соответствии с инструкцией наблюдение за полетом должно продолжаться, пока самолет не пролетит половину пути, и контроль не может прекратиться, пока экипаж не установит удовлетворительной радиосвязи с аэропортом следования...»

BSAA. Местный представитель авиакомпании [в Кингстоне]:

«Отсутствие радиосвязи самолета [с Кингстоном] не давало повода для беспокойства, поскольку до 30° с. ш. самолеты, летящие по данной трассе, обычно... работают с Нас-сау... и переходят на работу с Кингстоном лишь после того, как преодолеют примерно половину пути от Бермудских островов до Кингстона».

В Кингстон была направлена телеграмма о том, что «Стар Эриел» устанавливает с ним радиосвязь, однако молчание самолета ни у кого не вызвало беспокойства, поскольку условия радиоприема в тот день были

неважные. В Кингстоне решили, что «Стар Эриел» будет поддерживать связь с Бермудами до тех пор, пока не приблизится к Кингстону. Кингстон не знал, что «Стар Эриел» прекратил связь с Бермудами, а на Бермудах не знали, что самолету не удалось установить связь с Кингстоном.

К сожалению, ни в одной из инструкций не предусмотрен случай, когда самолет прекращает связь с пунктом, из которого он вылетел, но не приступает к работе с пунктом назначения.

В результате этого досадного просчета об исчезновении «Стар Эриел» узнали слишком поздно, и поисковые суда и самолеты не смогли прибыть в предполагаемый район катастрофы до наступления темноты. Если бы существовала четко разработанная процедура передачи контроля над полетом самолета по трассе, поиски начались бы задолго до захода солнца, а не на рассвете следующего дня.

Заключение комиссии: «Ввиду отсутствия каких бы то ни было данных, поскольку обломки самолета найдены не были, причину катастрофы установить не удалось».

Хотя самолеты типа «Тюдор IV» хорошо зарекомендовали себя во второй мировой войне, после гибели «Стар Тайгера» и «Стар Эриела» они были сняты с эксплуатации на пассажирских авиалиниях.

29. Март 1950 года. «Глоубмастер»

В марте 1950 года к северу от Бермудского треугольника бесследно исчез американский самолет «Глоубмастер», совершавший перелет в Ирландию.

«Нью-Йорк таймс», 24 марта 1951 г., с. 1: «Лондон, суббота, 24 марта. Офицер военно-воздушных сил США в аэропорту Шеннон сообщил сегодня у гром, что пилот поискового самолета видел вспышку пламени и какие-то обломки по трассе полета большого транспортного самолета американских военно-воздушных сил С-124, пропавшего 24 часа назад с пятьюдесятью тремя людьми на борту.

Огромная армада поисковых самолетов, которые обшаривали океан на протяжении 800 миль, поспешила в район, где была замечена вспышка пламени, — примерно в 450 милях к западу от Ирландии...

Последнее сообщение с борта этого гигантского самолета было получено вчера рано утром, когда он совершал свой обычный рейс из Соединенных Штатов в Британию.

Пилот «Летающей крепости» В-29 радировал о том, что видел вспышку пламени и обломки... [Он] кроме того, заметил нечто похожее на спасательный плот.

Офицер английских военно-воздушных сил заявил, что в этом районе море было бурным и дул сильный ветер. Вдоль всего британского побережья было дано штормовое предупреждение.

Майор Хорас Стефенсон, начальник спасательной службы ВВС США в ирландском аэропорту Шеннон, заявил корреспондентам: «...Боюсь, что

потребуется время, возможно несколько часов, пока суда, направление на поиск, придут к месту происшествия...» Он ожидал возвращения на базу В-29, чтобы «убедиться в том, что пилот действительно видел то, о чем он сообщил». Он добавил, что в темноте пилот мог ошибиться. Пилот сообщил, что наблюдал вспышку пламени в субботу в 12 ч 45 мин по лондонскому времени... двадцать четыре часа спустя после того, как гигантский фанспорт передал свое последнее сообщение».

«Обломки и вспышку пламени повторно наблюдали в шестидесяти милях от того места, где видели обломки в первый раз», — сказал майор Стефенсон.

Он сказал также, что, по его мнению, эти новые обломки и вспышка пламени были зарегистрированы на шестьдесят миль ближе к побережью Ирландии...

Транспортный самолет... вылетел в четверг с авиабазы «Лаймстон», штат Мэн, и сделал промежуточную посадку для заправки горючим на авиабазе «Гандер» (Ньюфаундленд).

Корреспондентам сообщили, что всех, кого удастся спасти, отправят в Шеннон...

В очередном радиодонесении в 1 ч 00 мин в пятницу командир транспортного самолета сообщил, что находится в 800 милях юго-западнее Ирландии и рассчитывает прибыть на американскую базу в Милденхолле, Англия, в 6 ч 00 мин».

«Нью-Йорк таймс», 30 марта 1951 года, с. 3:

«Лондон, 29 марта [ЮП]. Как заявил представитель ВВС, американский военно-транспортный самолет «Глоубмастер», пропавший без вести в страстную пятницу, был уничтожен взрывом огромной силы, в результате которого почти наверняка погибли все пятьдесят три человека, находившиеся на борту.

Он также известил о том, что авианосец «Корал Си», один из шестидесяти судов и самолетов, разыскивающих пропавший транспорт, обнаружил мелкие обломки, разбросанные по поверхности океана возле расплывшегося масляного пятна. По его словам, эксперты еще не решили, когда взорвался «Глоубмастер» — в полете или при падении в воду.

«При расследовании подобного рода случаев, — сказал представитель ВВС, — всегда нужно иметь в виду возможность диверсии. Однако пока что у нас нет никаких оснований утверждать, что гибель «Глоубмастера» является результатом диверсионного акта». Военно-воздушные силы прекратили поиски в конце восьмого дня, когда стало ясно, что в живых никого не осталось. Расследование показало, что самолет, очевидно, взорвался в 600 милях юго-западнее Ирландии.

В «Указателе к Нью-Йорк таймс» (New York Times Index), самом надежном источнике информации о подобного рода происшествиях, не г ни слова о каком-либо случае исчезновения в 1950 году. Описанный здесь случай, датированный 1951 годом, в такой степени совпадает с инцидентом, о котором

повествует Легенда о Бермудском треугольнике, что не может быть сомнений в их идентичности. Исчез «Глоубмастер», исчезновение произошло в марте, а штаб поисковой операции находился в Ирландии, хотя самолет летел не в Ирландию, а в Англию.

Катастрофа произошла на значительном расстоянии от Бермудского треугольника и, как оказалось, была вызвана взрывом.

30. Июнь 1950 года. «Сандра»

В июне 1950 года 350-футовый сухогруз «Сандра», оборудованный радиоустановкой и груженный 300 т инсектицидов, вышел из Саванны, штат Джорджия, в Пуэрто-Кабельо (Венесуэла). Направляясь на юг по прибрежным морским путям, буквально забитым судами, «Сандра» миновала Джексонвилл и Сан-Огастин, а потом бесследно исчезла в неподвижной тропической тьме.

Все поиски оказались напрасными. Ни остова судна в открытом море, ни обломков или тел, прибитых к берегу, найти так и не удалось.

«Бюллетень Ллойда», 24 апреля 1930 г.: «Майами, 19 апреля. 185-футовое коста-риканское судно «Сандра» с 11 человеками на борту опаздывает на шесть дней с прибытием в порт назначения». «Бюллетень Ллойда», 2 мая 1950 г.:

«Майами, 27 апреля. Ведутся поиски... теплохода «Сандра», который 5 апреля вышел из Саванны в Пуэрто-Кабельо с грузом 340 т ДДТ в мешках и с тех пор не подавал о себе никаких сведений». «Бюллетень Ллойда», 3 июня 1950 г.:

«Майами, 29 мая. Морская береговая охрана США прекратила поиски теплохода «Сандра»; судно считается погибшим».

Хотя в Легенде и в «Бюллетене Ллойда» приводятся различные данные о дате выхода судна в море и его размерах, тем не менее речь, по-видимому, идет об одном и том же.

История «Сандры», обрастая в Легенде о Бермудском треугольнике все новыми и новыми подробностями, весьма убедительно показывает, что происходит, когда авторы этих домыслов черпают информацию не из первоисточников, а заимствуют ее друг у друга.

Впервые о злоключениях «Сандры» нам поведала в сентябре 1950 года небольшая газетная статья [E. V. VV. Jones. Associated Press article released. September 16, 1950], посвященная таинственным событиям, происходящим в этом районе Земли, где о ней упоминалось в одном ряду с исчезновением пяти торпедоносцев типа «Эвенджер» и пассажирских самолетов «Дакота-3», «Стар Тайгер» и «Стар Эриел». Эта статья, фактически положившая начало Легенде о Бермудском треугольнике (хотя упоминавшийся в ней район стал так называться десятью годами позднее), ошибочно утверждала, что длина «Сандры» составляла 350 футов, а поиски прекратились 16 июня. Вслед за ней во всех газетных публикациях неизменно говорилось о 350-футовом теплоходе

и о том, что он исчез не в апреле, а в июне.

В 1952 году статья о «Сандре» появилась в журнале «Фейт». Ее автор обладал незаурядным творческим воображением. Он живописал пятна ржавчины, покрывавшие борта судна во всю его 350-футовую длину, рассказывал о том, как «Сандра» безмятежно плыла по прибрежному морскому пути вблизи Джексонвилла, мимо которого проходит множество судов. Он красочно повествовал, как «сквозь мирную тьму тропической ночи, окутывавшую низкий берег Флориды, с правого борта «Сандры» *должен был* [Курсив автора] просматриваться мигающий свет маяка Сан-Огастин». И еще он поведал читателям о том, как моряки, только что отужинав, прогуливались по палубе и курили, вспоминая о делах минувшего дня. Морская идиллия.

После статьи, опубликованной в журнале «Фейт», все варианты истории с «Сандрой» сходились на том, что судно миновало Джексонвилл, и в последний раз его видели, когда темной тропической ночью оно проходило мимо маяка Сан-Огастин.

Между тем подлинная дата отплытия (5 апреля) дает нам ключ к разгадке этой «тайны».

«Майами геральд», суббота, 8 апреля 1950 г., с. 1: «Шторм, разразившийся в связи с прохождением полосы низкого давления и сопровождавшийся грозowymi ливнями и сильными ветрами, три дня бушевал во Флориде и в пятницу почти достиг ураганной силы, обрушившись на район морского судоходства. Скорость ветра вблизи Вирджиния-Кейпс достигала 73 миль в час, что всего на две мили меньше скорости урагана...

Во время бури пропало небольшое 40-футовое судно «Святой Павел»... и морская береговая охрана в пятницу приступила к поискам».

Хотя у побережья Флориды непогода была не столь выражена, как вблизи Вирджиния-Кейпс, здесь тоже прогремели грозы и бушевала буря, начавшаяся 5 апреля, то есть в тот самый день, когда «Сандра» вышла в море.

Все было отнюдь не столь безмятежно, чтобы «мирно плыть» к югу в апреле с его неустойчивой погодой.

31. Февраль 1953 года. Английский военно-транспортный самолет «Йорк»

2 февраля 1953 года севернее Бермудского треугольника исчезло тридцать девять человек вместе с самолетом, совершившим перелет на Ямайку. Сигнал «SOS», передача которого резко оборвалась без всяких объяснений, был послан английским транспортным самолетом «Йорк» непосредственно перед его гибелью. Следов катастрофы обнаружить не удалось.

«Нью-Йорк таймс», вторник, 3 февраля 1953 г., с. 8: «Галифакс, Новая Шотландия, 2 февраля [АП]. Полагают, что английский четырехмоторный военно-транспортный самолет с тридцатью девятью людьми на борту потерпел сегодня катастрофу в штормовых, покрытых плавающим льдом водах

Северной Атлантики. Сильные ветры и проливные дожди не позволили должным образом развернуться поисковым операциям, и вот почти никакой надежды, что удастся кого-либо спасти.

Самолет, принадлежавший лондонской компании «Скайвейс», летел с Азорских островов в Гандер (Ньюфаундленд). Он послал сигнал «SOS», когда находился в 359 милях к восток-юго-востоку от Гандера. В это время скорость ветра над океаном достигала семидесяти пяти миль в час.

К предполагаемому месту падения самолета подошло английское грузовое судно «Вудуорд», но никаких следов катастрофы обнаружить не удалось.

На погибшем самолете перебрасывались войска из Лондона в Вест-Индию».

Действительно, самолет, направляясь на Ямайку, пропал севернее Бермудского треугольника, однако авторы Легенды достаточно вольно оперируют фактами, чтобы приписать еще одно таинственное исчезновение «Треугольнику смерти». Вместо того чтобы сообщить, что самолет совершал перелет с Азорских островов на остров Ньюфаундленд, в Легенде указывается Ямайка, которая, бесспорно, находится в самом центре Бермудского треугольника. Согласно Легенде, самолет исчез «севернее Бермудского треугольника», что соответствует действительности; это произошло в 900 милях к северу от него. О погоде в Легенде вообще не сказано ни слова, как это обычно бывает, когда исчезновение происходит при сложных метеорологических условиях. Когда резко обрывается передача сигнала «SOS», едва ли нужно ожидать еще каких бы то ни было объяснений.

32. Октябрь 1954 года. «Супер-Констеллейшн»

В октябре 1954 года самолет «Супер-Констеллейшн» американских военно-морских сил исчез чуть севернее Бермудского треугольника с сорока двумя человеками на борту. Хотя на самолете было два мощных радиопередатчика, он не послал сигнала бедствия. Сотни самолетов и судов обыскивали предполагаемый район катастрофы, но так ничего и не нашли. Капитан 3-го ранга Эндрю Брайт, начальник отдела авиации министерства военно-морских сил, подтвердил, что не было дано никакого официального объяснения причины катастрофы.

«Нью-Йорк таймс», понедельник, 1 ноября 1954 г., с. 1: «Как сообщил вчера вечером представитель министерства военно-морских сил, четырехмоторный «Супер-Констеллейшн» военно-морских сил с сорока двумя человеками на борту пропал и «предположительно погиб», совершая трансатлантический перелет. В спасательной операции огромного масштаба приняли участие все находящиеся в данном районе суда и самолеты, которые вели поиск в полосе шириной 120 миль, протянувшейся от побережья штата Нью-Джерси до Азорских островов...

Самолет, на борту которого было сорок два человека — экипаж и

пассажиры, включая четырех женщин и пятерых детей, — поднялся... в воздух в 21 ч 39 мин. Он летел в Лагенс (Азорские острова) и далее в Порт-Лайти (Африка), однако где-то в пути потерпел аварию и упал в океан.

В последний раз самолет вышел на связь в 23 ч 00 мин в субботу, сообщив о своем местоположении, когда находился более чем в 350 милях от побережья штата Мэриленд.

Поиски начались вчера в час ночи, после того как самолет дважды не сообщил о своем местоположении, что полагается делать через каждый час. В поисковой операции принимали участие самолеты и суда с Восточного побережья США, с Бермудских и Азорских островов, а также из бассейна Средиземного моря...

Вчера поиски упавшего самолета проходили в общем при благоприятных метеорологических условиях...

Суда и самолеты, оборудованные специальными радиолокационными устройствами для ночных операций, продолжали поиски после наступления темноты. Представитель военно-морских сил сообщил, что на потерпевшем катастрофу самолете было пять спасательных плотов, на каждом из которых могли разместиться 20 человек, 102 спасательных жилета, 90 защитных костюмов, аварийное радио и сигнальный пистолет с комплектом из двенадцати ракет».

Военно-морские силы продолжали поиски еще в течение нескольких дней, не теряя надежды на то, что пилотам удалось благополучно совершить вынужденную посадку на воду, а пассажиры сумели забраться на спасательные плоты. Поиски были прекращены 4 ноября «ввиду резкого ухудшения погоды».

33. Декабрь 1954 года. «Саутерн Дистриктс»

В декабре 1954 года во Флоридском проливе исчез «Саутерн Дистриктс», большой танкодесантный корабль, переоборудованный в грузовое судно для перевозки серы. Радист не послал в эфир сигнала «SOS», и от судна с экипажем из двадцати двух человек остался только один-единственный спасательный круг.

«Нью-Йорк таймс», 14 декабря 1954 г., с. 26: «Портленд, штат Мэн, 13 декабря (АП). Самолетные поиски грузового судна с экипажем из двадцати четырех человек и грузом серы окончились безрезультатно; оно опаздывает с прибытием на целых три дня.

Это судно — «Саутерн Дистриктс» водоизмещением 3337 тонн — вышло из Порт-Салфер, штат Луизиана, направляясь в Бакс-порт, штат Мэн, а потом в Портленд. В последний раз «Саутерн Дистриктс» дал о себе знать 3 декабря, когда находился в Мексиканском заливе. Судно должно было пройти вдоль побережья Южной Каролины 7 декабря, то есть на следующий день после того, как в этом районе разразился шторм». «Нью-Йорк таймс», 15 декабря 1954 г., с. 63:

«Вчера морская береговая охрана продолжала безуспешные поиски...

«Саутерн Дистриктс», который... 4 декабря послал свое последнее сообщение по радио, адресованное судовладельцу «Саутерн Стимшип Компани». Одно из судов встретило «Саутерн Дистриктс» 7 декабря неподалеку от Чарлстона, штат Южная Каролина, но с тех пор о нем нет никаких известий.

Высказывают опасения, что «Саутерн Дистриктс» постигла участь другого такого же судна — «Саутерн Айлз», — которое затонуло 5 октября 1951 года. Семнадцать человек погибло, и только шестеро были спасены.

Капитаны судов, шедших следом за «Саутерн Айлз», сообщили впоследствии, что его огни просто исчезли и, когда всего через несколько минут они прибыли на место катастрофы, на воде были обнаружены лишь обломки и несколько человек, которым посчастливилось не утонуть вместе с судном».

«Нью-Йорк таймс», 18 декабря 1954 г., с. 31: «Вчера морская береговая охрана потеряла всякую надежду на спасение... «Саутерн Дистриктс»... Это судно такого же типа, что и «Саутерн Айлз», которое... затонуло так быстро, что радист даже не успел передать сигнал бедствия».

«Нью-Йорк таймс». 1 января 1955 года, с. 25: «Вашингтон, 31 декабря [АП]. Военный корабль «Анакостиа», по-видимому, был последним судном, повстречавшим «Саутерн-Дистриктс»... По сообщению капитана «Ана-костии», судно, напоминающее по описанию «Саутерн Дистриктс», отчаянно боролось со штормом и ураганным ветром 7 декабря неподалеку от Чарлстона, штат Южная Каролина». «Нью-Йорк таймс», 3 января 1955 г., с. 39:

«Сегодня в Новом Орлеане начинается расследование дела, связанного с исчезновением бывшего десантного судна, превращенного в сухогруз. Оно пропало в декабре вместе со всем экипажем на одной из самых оживленных морских трасс... «Саутерн Дистриктс», очевидно, постигла та же участь, что и «Саутерн Айлз»... Он разломился пополам во время сильного шторма.

В связи с этими двумя кораблекрушениями морская береговая охрана направила в прошлую пятницу своих сотрудников на все суда этого типа, чтобы аннулировать их сертификаты на выход в дальние и каботажные рейсы... [2 января] в 14 ч 30 мин недалеко от Санди-Ки, штат Флорида, «Таллахома» нашла в море спасательный круг с надписью «Саутерн Дистриктс».

«Нью-Йорк таймс», 4 января 1955 г., с. 91: «Новый Орлеан, 3 января (ЮП). В ходе расследования, предпринятого морской береговой охраной, один моряк заявил... что погибшее судно «было большим ржавым корытом» и «это единственное судно в моей жизни, на котором я не рискнул бы плавать»... Мистер Коллинз, который трижды плывал на «Саутерн Дистриктс» и списался с судна за неделю перед его выходом в последний, роковой рейс, сообщил, что в прошлые плавания «груз на судне всегда был подмочен. Многие ребята в Хьюстоне не раз предупреждали меня, чтобы я расстался с этой ржавой лоханкой»...

«Всякий раз, когда начинался шторм, судно скрипело и трещало, словно вот-вот развалится...» Мистер Коллинз сказал, что из Портленда «Саутерн Дистриктс» должен был идти в Новую Шотландию. «Я бы никогда не рискнул

плыть в Новую Шотландию на таком судне, — добавил он. — Я слишком хорошо знаю, какие гам бывают штормы».

Жена одного из моряков, который хотел списаться с судна сразу же по прибытии в Мэн, подтвердила, что ее муж считал «Саутерн Дистриктс» непригодным к плаванию. Он говорил ей, что двигатели были «старые и изношенные», а днище «сплошь покрыто дырами».

После нескольких месяцев обсуждения начальник морской береговой охраны вынес постановление, что «Саутерн Дистриктс» затонул «по неизвестной причине или причинам» и никакие меры наказания не будут применены в отношении как судовладельцев, так и инспекторов, разрешивших судну отправиться в его последний рейс.

Несмотря на мнение начальника охраны и его приближенных, некоторые сотрудники утверждали, что судно было аварийным и что по крайней мере три моряка отказались от плавания, которое было бы последним в их жизни.

В последний раз «Саутери Дистриктс» вышел на радиосвязь со своим владельцем не то 4, не то 5 декабря, когда, минуя побережье Южной Каролины, послал стандартное сообщение: «Все в порядке». Хотя капитан обязан был выходить на связь каждые 48 часов, морская береговая охрана узнала об исчезновении судна лишь через неделю. Поскольку плохая погода не только задерживает судно в пути, но и мешает установлению радиосвязи, судовладельцы встревожились лишь 11 декабря, когда «Саутерн Дистриктс» не прибыл в Бакспорт. Они сообщили об этом морской береговой охране, которая немедленно начала тщательные поиски пропавшего судна.

Следственная комиссия установила, что судно, по-видимому, затонуло при север-северо-восточном ветре. В районе, где господствует Гольфстрим, этот ветер пользуется неважной репутацией, поскольку он дует прямо против течения, превращая Гольфстрим в бурный клокочущий поток, и даже крупные суда спешат поскорее убрать с его пути.

Комиссия порицала судовладельцев за то, что они слишком поздно сообщили морской береговой охране об исчезновении судна, и рекомендовала, чтобы впредь все суда в обязательном порядке сообщали о своем местонахождении каждые 48 часов. Комиссия также потребовала от капитанов судов, чтобы перед каждым рейсом они представляли в морскую береговую охрану списки членов экипажа. Капитан «Саутери Дистриктс» этого не сделал, и нам до сих пор неизвестны имена моряков, которые погибли, когда судно затонуло. Кроме того, комиссия критиковала действия инспекторов за то, что они не подвергли «Саутерн Дистриктс» более тщательному осмотру, хотя знали, что и днище есть мелкие пробоины. Начальник морской береговой охраны, не согласившись с критическими замечаниями следственной комиссии, заявил, однако, что, хотя истинная причина несчастья навсегда останется неизвестной, состояние судна могло быть одним из обстоятельств, в результате которых произошло кораблекрушение.

Недавно была решена последняя загадка, связанная с гибелью «Саутерн Дистриктс». Хотя в последний раз судно видели возле Чарлстона, штат Южная

Каролина, один из его спасательных кругов нашли у южной оконечности Флориды. Возникает вопрос: почему спасательный круг плыл в южном направлении, тогда как Гольфстрим течет на север? Все дело в том, что оболочка спасательного круга была порвана и кто-то из членов экипажа просто выбросил его за борт еще до того, как произошло кораблекрушение.

34. Сентябрь 1955 года. «Коннемара IV»

В сентябре 1955 года между Бермудскими и Багамскими островами нашли яхту «Коннемара IV», на борту которой не было ни одной живой души.

«Иона», четвертый по счету тропический циклон за этот месяц, впервые дало себе знать 14 сентября. Обнаружившись в 250 милях восточнее Сан-Хуана, он перемещался в западном направлении. Юго-восточные районы Соединенных Штатов получили предупреждение о том, что надвигается ураган небывалой силы.

На восточное побережье хлынули проливные дожди, а ветер дул со скоростью до 125 миль в час, захватывая все более обширные районы внутри страны. Воздушная разведка сообщила, что это был самый свирепый ураган в этом сезоне, столь изобилующем тропическими циклонами, при котором скорость ветра достигала 182 миль в час, а волны вздымались на высоту до 40 футов. Ураган охватил огромный район от Бермудских островов на севере до Багамских на юге.

Затем траектория циклона неожиданно изменилась, обратившись в сторону Норфолка. Он снова ворвался в открытое море, проследовал вдоль восточного побережья и 21 сентября достиг Ньюфаундленда.

«Еженедельный бюллетень Ллойда об авариях на море», октябрь — декабрь 1955 г., том 142, с. 5:

«Лондон. 29 сентября. Агент танкера «Олимпик Клоуд» получил от капитана телеграмму, переданную 26 сентября в 23 ч 35 мин по Гринвичу: «По курсу следования в точке 31°41' с. ш., 60°19' з. д. [примерно в 150 милях юго-восточнее Бермудских островов] обнаружил дизельную яхту «Коннемара IV», порт приписки — Лондон, приблизительная длина около 22 м, оборудована двумя дизельными двигателями и радиостанцией, дрейфующую без экипажа на штормовой волне. Возьму на буксир и отведу ее в Дакар». Лондон. 30 сентября.

От капитана танкера «Олимпик Клоуд»: «Буксирный трос лопнул, яхта «Коннемара IV» затонула».

35. Ноябрь 1956 года. Морской патрульный бомбардировщик

В пятницу, 9 ноября 1956 года, поблизости от Бермудских островов пропал морской патрульный бомбардировщик. Экипаж даже не успел предупредить по радио о надвигающейся катастрофе. Обломков самолета найти не удалось.

«Нью-Йорк таймс», воскресенье, 11 ноября 1956 г., с. 80: «Военно-морские силы и морская береговая охрана разыскивали вчера морской патрульный бомбардировщик, который пропал в районе севернее Бермудских островов.

Можно предполагать, что это был тот самый самолет... который загорелся в воздухе в пятницу вечером.

В 20 ч 51 мин в пятницу от грузового судна «Кэптен Лирас» был получен сигнал «SOS» и сообщение о том, что в 400 милях к восток-юго-востоку от Нью-Йорка «в воздухе загорелся самолет»...

В 21 ч 15 мин судно сообщило, что взрыв был очень громким. Третье сообщение гласило, что примерно в четырех милях от судна был замечен спасательный плот, на котором горел свет. С того же судна дополнительно сообщили, что волны и мрак помешали его пайти.

По данным военно-морских сил, метеорологические условия в момент приема сигнала «SOS» были такие: разорванные облака на высоте 1500 футов, ливневые дожди при хорошей видимости и умеренное волнение на море.

Вице-адмирал Фредерик В. Макмагон заявил, что загоревшийся самолет «может быть, а может и не быть» разыскиваемым бомбардировщиком. Другие представители военно-морских сил как в Норфолке, штат Виргиния, так и на Бермудах, где базировался пропавший бомбардировщик, по-видимому, склонны были думать, что загорелся именно этот самолет. До сих пор не поступало никаких сведений о том, что пропал еще какой-нибудь гражданский или военный самолет.

Пропавший самолет — это морской патрульный бомбардировщик типа «Мартин Марлин Р-5М»... В последний раз он радиовал о своем местоположении в 20 ч 30 мин в пятницу, когда находился «примерное в том самом районе, о котором идет речь в радиограмме с грузового судна.

По сообщению американской военно-морской базы на Бермудских островах, где базируется 49-я эскадрилья, в состав которой входил пропавший самолет, свое последнее донесение он передал, когда находился в 352 милях севернее Бермуд...

В поисках, которые начались вечером в пятницу, принимали участие три самолета и катер морской береговой охраны... два эсминца и шесть самолетов военно-морских сил».

«Нью-Йорк таймс», понедельник, 12 ноября 1956 г., с. 36: «Вчера вечером самолеты и корабли военно-морских сил были направлены в район,

находящийся в 300 милях к северо-западу от Бермудских островов, где в 18 ч 00 мин с борта испанского грузового судна «Астро» наблюдали вспышку пламени».

Никаких следов пропавшего самолета найти так и не удалось. Ничего похожего на исчезнувший патрульный бомбардировщик не было и в районе, где заметили вспышку пламени. Через несколько дней поиски были прекращены. Подводя итог поискам, министерство военно-морских сил опубликовало короткое сообщение.

NAVSAFECEN Itr. ser 395, 4426, NAS, Норфолк, штат Виргиния: «Летающая лодка Р-5М. 9 ноября 1956 г. погибла недалеко от побережья штата Мэриленд. Найти обломки или спасти людей не удалось. Катастрофу наблюдали с борта торгового судна».

«Мартин Марлин» потерпел катастрофу при точно таких же обстоятельствах, что и «Мартин Маринер» одиннадцать лет назад во время поисков злосчастного 19-го звена. Оба самолета взорвались, когда, казалось бы, спокойно летели над океаном, и оба взрыва наблюдали с борта проходящего в этом районе судна. В обоих случаях волны и темнота помешали найти обломки и спасти людей, уцелевших при падении самолета в воду, а когда наступил рассвет, ветер и волны уже успели надежно скрыть следы катастрофы.

36. Январь 1958 года. «Ривонок»

Гарвей Коновер, миллионер, издатель журнала «Эпоха парусного и авиационного спорта» («YachtingandAviationAge»), считался одним из самых выдающихся яхтсменов нашего времени. Он и его великолепный «Ривонок» трижды выигрывали парусную гонку на трассе от Майами до Нассау; недаром «Ривонок», построенный по последнему слову техники, пользовался славой самой быстрой и самой надежной яхты в мире. Однако в январе 1958 года «Ривонок» пропал в пределах 150-мильной прибрежной полосы при переходе из Ки-Уэста в Майами в январе 1958 года.

Хотя предполагавшийся курс должен был на всем своем протяжении пролегать в виду побережья, Коновер и его отлично обученный экипаж из четырех человек бесследно исчезли. Все, кто знал капитана и его яхту, были убеждены, что шторм, поднявшийся у побережья Флориды, не мог причинить им никакого вреда, поскольку он не отличался свирепостью. Несмотря на интенсивные поиски, ни «Ривонок», ни его экипаж найти так и не удалось. Это еще одно судно, пропавшее в Бермудском треугольнике во время рождественских праздников.

«Нью-Йорк таймс», вторник, 7 января 1958 г., с. 24: «Майами, Флорида, 6 января (ЮП). Исчезли сегодня Гарвей Коновер... и еще четыре человека, захваченные штормом на 45-футовой гоночной яхте, у южного

побережья Флориды.

Кроме того, пропало еще две яхты, а третья чуть было не перевернулась.

Как сообщила сегодня вечером морская береговая охрана, вблизи Джюпитер-Иплет, в восьмидесяти милях от Майами, был обнаружен спасательный плот с пропавшей яхты.

Это все, что удалось найти в ходе предпринятых поисков.

По сведениям морской береговой охраны, в прошлый четверг двухмачтовая яхта «Ривонок» мистера Коновера вышла из Ки-Уэста в Майами и была, по-видимому, захвачена ураганным ветром, когда разразился один из самых сильных штормов в истории южной Флориды...

В том же районе исчезли еще две 55-футовые яхты, в каждой из которых находилось по два человека».

«Захвачена ураганным ветром, когда разразился один из самых сильных штормов в истории южной Флориды.»

37. Январь 1962 года. «КВ-50»

Военный самолет «КВ-50», которым командовал майор Роберт Тони, исчез вскоре после того, как вылетел с авиабазы «Лэнгли» (штат Виргиния) на Азорские острова. Хотя сигнал бедствия был очень искаженным и слишком слабым, чтобы его понять, пилот все-таки сумел сообщить, что на борту самолета возникли какие-то неполадки. Какие именно, этого так и не удалось узнать, потому что наступило молчание. Несмотря на тщательные поиски, которые продолжались шесть суток (1700 летных часов), ни самолета, ни девяти членов экипажа не нашли.

«Вирджинпен-пайлот», среда, 10 января 1962 г., с. 1: «Авиабаза «Лэнгли». Эд Фрид. Массированные поиски воздушного танкера, пропавшего вместе с экипажем из девяти человек, оказались безуспешными. Самолет «КВ-50» совершал перелет с авиабазы «Лэнгли» в Ла-женс-Филд на Азорских островах.

Шестимоторный «КВ-50»... вылетел из «Лэнгли» в понедельник в 11 ч 27 мин и должен был прибыть в Лайес в 18 ч 59 мин.

Майор Тони провел в воздухе около 4000 часов и в течение года был командиром «КВ-50».

Последнее сообщение от него было принято в понедельник вскоре после полудня. Он передал, что находится в 250 милях восточнее Кейп-Чарльза. О неполадках не было и речи.

Поскольку самолет опаздывал с прибытием в Лайес, диспетчеры на аэродроме Лайес-Филд приступили к проверке, установив связь с другими аэродромами. Один из поисковых самолетов, базирующихся в Лайес-Филд, немедленно начал поиски, кроме того, в воздух поднялся заправщик, который прочесывал район в окрестностях Кейп-Чарльза. Иа рассвете во вторник в поиск включилось еще несколько воздушных танкеров, базирующихся в

Лэнгли».

«Вирджиниен-пайлот», четверг, 11 января 1962 г., с. 21: «Нью-Йорк (АН). По сообщению морской береговой охраны, в среду, в районе, где во вторник пропал воздушный бензозаправщик, совершая перелет на Азорские острова, на поверхности воды было замечено большое масляное пятно.

«КВ-50»... передал свое последнее сообщение около полудня во вторник [Газета допустила ошибку. В обоих сообщениях нужно читать понедельник, а не вторник], когда находился в 240 милях восточнее Норфолка.

Масляное пятно было замечено с воздуха примерно в 300 милях восточнее Норфолка.

В среду в войсках принимали участие 24 самолета американских военно-воздушных сил — 18 с Бермудских островов и 6 из Лэнгли — и несколько самолетов морской береговой охраны. Кроме того, морская береговая охрана выслала на поиски пропавшего «КВ-50» три свои катера. Представитель авиабазы «Лэнгли» сообщил, что метеорологические условия в районе поисков были благоприятные...

Во вторник в поисках участвовало свыше 60 самолетов. Однако в среду из-за снегопада и плохой видимости на поиски вылетело лишь 26 самолетов».

К сожалению, об этом происшествии сохранилось очень мало сведений, а те немногочисленные статьи, которые были опубликованы в периодической печати, оставляют большинство вопросов открытыми. Единственная статья, появившаяся на эту тему в «Нью-Йорк таймс» в номере от 10 января, сообщает о том, что «поиски были сосредоточены в полосе шириной 130 миль: от места, указанного в последнем донесении с исчезнувшего самолета, и до самых Азорских островов». Погода в данном районе океана была «ветреная, но ясная, при видимости 10 миль».

Нет никаких данных, по которым можно было бы судить о причинах гибели «КВ-50», и почти нет никаких расхождений, если не считать второстепенных деталей, между Легендой, в этой части повествования, и газетными репортажами.

По-видимому, не было никакого сигнала бедствия «с большими искажениями», после чего «наступило молчание». Напротив, в последнем сообщении пилота о местоположении «КВ-50» нет ни малейшего намека на какие бы то ни было осложнения.

Масляное пятно было обнаружено точно по маршруту полета «КВ-50», примерно в 60 милях от места, откуда он в последний раз доложил о своем местоположении, однако мы не можем сказать с уверенностью, откуда взялось это пятно, поскольку никаких обломков в этом районе найдено не было.

По сообщениям газет, поиски начались лишь после того, как самолет не прибыл в 18 ч 59 мин на Азорские острова, хотя в последний раз он выходил на связь около полудня. Трудно поверить, что самолет стали искать только через семь часов после того, как с ним была потеряна радиосвязь.

Оба самолета, вылетевшие на поиски «КВ-50» в понедельник вечером, в

начале и в конце его маршрута, вынуждены были искать пропавший бензозаправщик в полной темноте, однако нигде не сообщалось, что они были оборудованы радиолокаторами. При отсутствии радиолокаторов они могли заметить только свет фонаря или вспышку пламени, но никак не обломки самолета. Когда же на следующее утро начались массированные поиски, с момента катастрофы, возможно, прошло уже восемнадцать часов.

Гибель «КВ-50» еще раз свидетельствует о том, что опоздание с началом поисковой операции лишает ее шансов на успех.

«КВ-50». X — пункт, откуда было передано последнее донесение о местоположении самолета; У — место, где было замечено масляное пятно.

38. Апрель 1962 года. «Пайпер Апаш»

В апреле 1962 года ясным солнечным утром диспетчерский пункт аэропорта «Нассау» (Багамские острова) принял вызов от небольшого двухмоторного самолета типа «Апаш», который просил помочь ему найти аэродром. Он находился к северу от Нассау, и, несмотря на великолепную погоду, пилот не только не мог определить свое местоположение, но и не понимал инструкций, которые передавал ему по радио диспетчерский пункт. Диспетчер говорил потом, что этот пилот вел себя так, словно летел в густом тумане.

Через несколько минут радиосвязь с самолетом внезапно прервалась. В тот же день в океане, примерно в 20 милях от Нассау, нашли крыло. Но удивительнее всего то, что, когда пилот сообщил, что заблудился, он был совсем близко от Носсау и мог легко увидеть город.

Я просмотрел каждую страницу газет «Нассау дейли трибюн» и «Нассау гардиан» с 1 января по 30 июня 1962 года, но не нашел никакого упоминания об этом происшествии. Заподозрив, что в Легенде неправильно указана дата, я написал письмо в международный аэропорт «Нассау» и попросил сообщить мне обо всех случаях, хотя бы отдаленно напоминающих изложенное происшествие. Через несколько недель пришел ответ.

Д. Э. Ф. Инграхэм, начальник управления гражданской авиации, международный аэропорт «Нассау», Багамские острова, 25 марта 1974 г.:

«Отвечаю на Ваше письмо от 11 марта 1974 г. У нас нет никаких сведений об исчезновении описанного Вами самолета. Многие из моих сотрудников, так же как и я сам, работают в департаменте гражданской авиации с 1946 года. Мы не можем припомнить ничего похожего на случай, который Вы приводите в своем письме. Полагаю, что вся эта история — просто плод живого воображения».

39. Февраль 1963 года. «Марин Салфер Куин»

2 февраля 1963 года из Бомонта, штат Техас, отправилось в путь грузовое судно «Марин Салфер Куин» с командой из 39 человек; оно направлялось в Норфолк, штат Виргиния, — рейс, который так и не завершился. Его груз — расплавленная сера при температуре 275° по Фаренгейту — размещался в гигантском танке этого бывшего танкера времен второй мировой войны. Груз этот был не более и не менее опасен, чем любой другой груз.

Рано утром 4 февраля, когда судно находилось примерно в 270 милях западнее Ки-Уэста, радист передал стандартное сообщение о том, что на борту все в порядке. Все дальнейшие попытки связаться с судном по радио оказались безуспешными, и через три дня, когда оно, вопреки расписанию, не прибыло в Норфолк, его объявили пропавшим. В результате интенсивных поисков удалось найти лишь несколько спасательных жилетов и несколько обломков. Морская береговая охрана провела длительное расследование всех обстоятельств дела, но в конце концов вынуждена была признать, что объяснить исчезновение судна не может.

Ниже приводятся выдержки из двух докладов, подготовленных в этой связи морской береговой охраной [U. S. Coast Guard. Marine Board of Investigation. SS Marino Sulphur Queen; Disappearance at sea on or about 4 February 1963 and U. S. Coast Guard. Commandant. Commandant's Action on Marine Board of Investigation; Disappearance of the SS Manns Sulphur Queen...].

Начальник морской береговой охраны, § 2: «Транспортное судно «Марин Салфер Куин», танкер типа T2-SE-A1, переоборудованный для транспортировки расплавленной серы, вышло из Бомонта, Техас, с полным грузом 15 260 т после полудня 2 февраля 1963 г., направляясь в Норфолк, Виргиния. Судно пропало вместе со всем экипажем, состоящим из 39 человек. Последняя радиограмма с судна была принята 4 февраля 1963 года в 01 ч 25 мин по восточному поясному времени (ВПВ)».

Комиссия по расследованию, § 38: «В 01 ч 25 мин ВПВ 4 февраля 1963 г. с судна была передана личная радиограмма одного из членов экипажа... В это время судно приблизительно находилось в точке с координатами 25°45' с. ш., 86° з. д. [точка «А» на карте]... В 11 ч 23 мин 4 февраля была предпринята первая из двух неудачных попыток связаться с судном по радио. К этому времени танкер «Марин Салфер Куин», если только он еще продолжал плавание, должен был примерно достигнуть точки с координатами 24°40' с.ш., 83°19' з. д. [точка «В»]... В полдень 3 февраля пароход «Тексако Калифорния» находился примерно в 40 милях от «Марин Салфер Куин» [точка «С»]... [Он] боролся с ветром в основном северных румбов силой от 6 до 11 баллов по шкале Бофорта [11 баллов по шкале Бофорта — это почти ураган: скорость ветра от 64 до 71 мили в час и волны высотой от 30 до 45 футов. При 6 баллах по шкале Бофорта — ветер от 22 до 27 узлов и

волны высотой от 8 до 13 футов.], очень крупными волнами, сносившими судно к северу и перекатывавшимися через палубу... По данным океанографической службы американских военно-морских сил... на пути судно могло встретиться со штормящим морем и... высотой волн до 16,5 фута... Ветер мог достичь [достиг] скорости 25 узлов при порывах до 46 узлов...»

Комиссия по расследованию, § 39: «Первое сообщение об опоздании «Марии Салфер Куин» было получено начальником 5-го округа морской береговой охраны 7 февраля 1963 г. в 21 ч 00 мин по ВПВ».

Комиссия по расследованию, § 40: «В 8 ч 00 мин ВПВ 8 февраля 1963 г... начались поиски... За период с 8 по 13 февраля 1963 г. самолеты морской береговой охраны, военно-морских сил, морской пехоты и военно-воздушных сил совершили в общей сложности 83 самолето-вылета, налетали 499,6 часа и осмотрели район площадью 348 400 кв. миль [Эта площадь слегка превышает суммарную территорию штатов Аризона, Нью-Мексико и Колорадо]; результат был отрицательным... Атлантическая служба наблюдения за торговым парокходством при морской береговой охране... определила местоположение 42 судов, которые предположительно могли видеть «Марин Салфер Куин» в период с 4 по 5 февраля. Сотрудники морской береговой охраны опросили капитанов всех судов, но безрезультатно».

Комиссия по расследованию. Вывод 27: «Компания, которой принадлежит «Марин Салфер Куин», не сообщила своевременно об отсутствии связи с судном... Хотя извещение о прибытии не было получено ни за 48, ни за 24 часа до установленного срока, компания объяснила это плохими метеорологическими условиями... В результате этого промедления драгоценное время было упущено и поиски начались с большим опозданием...»

Комиссия по расследованию, § 41: «20 февраля американский военный катер находившийся примерно в 12 милях юго-западнее Ки-Уэста, Флорида, обнаружил и поднял на борт сирену для подачи сигнала в тумане и спасательный жилет с надписью «Марии Салфер Куин». Второй этап поисков... начался после этого... На обоих этапах поисков исчисленная компьютером вероятность обнаружения судна равнялась 95 %, металлической спасательной шлюпки — 70 % и спасательного плота — 65 %. Военно-морские силы вели подводный поиск корпуса судна... с вероятностью обнаружить его до 80 %. На втором этапе поисков было найдено еще несколько предметов, которые были опознаны как принадлежащие «Марин Салфер Куин». 14 марта 1963 года... поиски были прекращены».

Комиссия по расследованию, § 42: «В результате поисков были найдены и опознаны как принадлежавшие «Марин Салфер Куин» следующие предметы: 8 спасательных жилетов, 5 спасательных кругов, 2 доски с

названием судна, 1 матросская роба, 1 кусок весла, 1 канистра с машинным маслом, 1 канистра с бензином, 1 конусообразный буй и 1 сирена для подачи сигнала в тумане... По общему мнению, два из спасательных жилетов были использованы, так же как и роба, найденная вместе со спасательным жилетом. Многочисленные дыры на спасательных жилетах свидетельствуют о нападении хищных рыб... На предметах, оставшихся после кораблекрушения, не обнаружено ни частиц серы, ни следов взрыва или пожара».

Комиссия по расследованию. Вывод 4: «...Поскольку не был послан сигнал бедствия, можно сделать вывод, что судно затонуло чрезвычайно быстро и радист не успел передать такой сигнал...»

Начальник морской береговой охраны. Замечание 4: «...Комиссия рассмотрела много вероятных причин, которые могли вызвать гибель судна, и правильно решила расположить их в порядке значимости...»

A. В грузовых танках мог произойти взрыв.

B. В результате полного разрушения несущей балки корпуса судно могло разломиться пополам.

C. Судно могло перевернуться в результате резонансной бортовой качки.

D. В результате быстрого заполнения пустого пространства водой мог произойти взрыв пара.

Имеющиеся данные подтверждают предположения, высказанные комиссией [Курсив мой. Легенда утверждает, будто морская береговая охрана никак не могла объяснить исчезновение «Марин Салфер Кукин»/].

ВЗРЫВ В ГРУЗОВОМ ТАНКЕ

Комиссия по расследованию. Вывод 7: «...Взбалтывание расплавленной серы усиливает выделение газов из расплава. Очевидно, что сера взбалтывалась, поскольку судно подвергалось сильной качке... Это взбалтывание... увеличило объем газов, выделившихся из расплавленной серы».

Комиссия по расследованию. Вывод 8: «Хотя в каждом грузовом танке было [три] вентиляционных отверстия... тот факт, что все танки были целиком заполнены грузом... что препятствует свободному доступу воздуха... Из этого следует, что... вентиляционное оборудование не достаточно очищало танки от выделявшихся газов... В штормовую погоду, с какой столкнулось судно во время этого рейса, расплавленная сера могла выплескиваться, попадая в вентиляционные отверстия, где она затвердевала и тем самым ограничивала доступ воздуха в грузовые танки».

Комиссия по расследованию. Заключение 9: «...Вполне вероятно, что в одном из грузовых танков произошел взрыв газов... Хотя тщательное исследование предметов, оставшихся после кораблекрушения, не обнаружило следов взрыва или пожара, это... не исключает полностью возможности

взрыва».

СУДНО МОГЛО РАЗЛОМИТЬСЯ ПОПОЛАМ

Начальник морской береговой охраны, § 3: «Когда в 1960 году судно было переоборудовано для транспортировки расплавленной серы, пришлось *убрать все поперечные водонепроницаемые переборки* [Курсив мой. Поперечные переборки разделяют корпус судна на изолированные отсеки и увеличивают его прочность], чтобы спроектировать все тапки на осевую линию судна и выделить танк длиной 306 футов... Водонепроницаемая переборка была установлена... она разделила продольный отсек [вне основного грузового танка] на две части».

Комиссия по расследованию. Вывод 12: «Комиссия тщательно рассмотрела предположение, что гибель судна могла быть вызвана разрушением каркаса с последующим разламыванием судна пополам... До сих пор было известно десять случаев полного разрушения каркаса судов танкерного типа «Т-2». Поскольку эти суда продолжали гибнуть даже после того, как были приняты соответствующие меры предосторожности, можно заключить, что в самой конструкции судов этого типа существуют дефекты, которые невозможно устранить... Кроме того, приходится признать... что прочность конструкции в значительной мере зависит от возраста судна. Судно существовало 17 лет, когда его переоборудовали [для перевозки серы], и 19 к моменту исчезновения».

Комиссия по расследованию. Вывод 21: «Сильная качка, которой, по всей видимости, подвергалось судно... также могла способствовать его гибели. После переоборудования девять водонепроницаемых переборок... были, по сути дела, уничтожены... Одним словом, вместо них в средней части судна осталась лишь одна водонепроницаемая, две частично непроницаемых переборки, а также шесть надпалубных сочленений. Однако вновь установленные переборки, естественно, не обладали прочностью тех, что были ликвидированы... Поэтому после переоборудования конструкция судна стала менее прочной и жесткой, чем была раньше. Это, следовательно, допускает возможность того, что возникшие [из-за преодоления штормовых волн] напряжения могли вызвать разрушение днища... Это не позволяет сбрасывать со счетов то, что судно могло погрузиться внезапно».

СУДНО МОГЛО ПЕРЕВЕРНУТЬСЯ

Комиссия по расследованию. Вывод 20: «Размещение основного веса груза [у] продольной осевой линии [могло вызвать] большую амплитуду раскачивания судна, чем [это] должно быть у судов такой же высоты. Расчеты, подготовленные Военно-морской океанографической службой США, указывают на возможность того, что... период колебания [волн] составлял 10 % от периода собственных колебаний корабля. При этих условиях следовало ожидать сильной боковой качки судна, сопровождавшейся рысканьем и креном, что крайне затрудняет управление судном. В подобной ситуации

необходимо, чтобы вахтенный штурман быстро уяснил, какая огромная опасность грозит судну, и приказал изменить курс, или скорость, или и то и другое. Если судно начнет раскачиваться в резонанс с ударами волн, крен мгновенно достигнет критической величины... Возможность того, что судно перевернулось без предварительного разрушения корпуса, не может быть исключена. Наконец, можно предположить, что судно перевернулось, уже получив повреждения, и в частности, иод влиянием бокового смещения грузового танка...»

ВЗРЫВ ПАРА

Комиссия по расследованию. Вывод 22: «Первоначально высказывалось предположение, что соприкосновение [морской воды с расплавом серы] в замкнутом пространств может вызвать взрыв пара... Однако в настоящее время это считается маловероятным [но полностью исключить такую возможность нельзя]».

ВЗРЫВ ГАЗОВ

Начальник морской береговой охраны. Замечание 5: «Еще одна возможная причина гибели судна, не указанная в перечне, составленном комиссией, — это взрыв газов в продольном отсеке вне грузовых танков. Сероводород и сероуглерод, выделяющиеся при взбалтывании расплава серы, так же как и пары серы, могли... образовать взрывчатую смесь. Недавний случай загорания серы, проникшей через изоляционный слой танка № 4, свидетельствует о существовании источника воспламенения».

Начальник морской береговой охраны, § 6: «Начиная с лета 1962 года и вплоть до отправления судна в его последний рейс из тапка № 4 постоянно отмечалось просачивание расплавленной серы через изоляционный слой... Ее вытекало так много, что при каждом возвращении в порт экипажу приходилось очищать от нее трюм. Когда судно вышло в последнее плавание, на нем оставалось от 20 до 70 тонн невыбранной затвердевшей серы...»

Начальник морской береговой охраны, § 8: «Многочисленные случаи самовозгорания происходили в насыщенном серой продольном отсеке судна. Пожары были локализованы и захватывали весьма ограниченную площадь, редко превышавшую несколько квадратных футов, и не вызывали у экипажа особого беспокойства. При тушении огня использовались водяной пар и пресная вода. Начиная с октября 1962 года случаи самовозгорания заметно участились... Во время рейса во второй половине декабря 1962 года языки пламени почти постоянно вспыхивали... возле танка № 4...»

Комиссия по расследованию. Рекомендация 1: «В будущем переоборудование танкерных судов типа «Т-2» [в суда для транспортировки расплавленной серы] не следует разрешать».

Комиссия по расследованию. Рекомендация 12: «В связи с фактом

несовершенства конструкции танкеров типа «Т-2» и с тем, что это несовершенство могло способствовать гибели «Марии Салфер Куин», рекомендовано, чтобы... портативный запасной радиопередатчик помещался... рядом с кормовой спасательной шлюпкой... Рекомендовано также... чтобы вес танкеры типа Т-2 были оборудованы двумя непотопляемыми спасательными плотами, размещаемыми один... в носовой... другой [в кормовой] частях судна».

Хотя в докладе морской береговой охраны немало сказано о значении водонепроницаемых переборок для прочности судна, в нем нет ни слова еще об одной важной функции, которую они выполняют.

Переборки — это вертикальные перегородки, которые делят судно на несколько водонепроницаемых отсеков. Эти переборки не только предохраняют корпус судна от прогибания на высокой волне, но и спасают его от затопления, когда возникает пробоина в результате взрыва, столкновения или удара.

Судно длиной 500 футов должно иметь девять водонепроницаемых переборок. Если произойдет взрыв и получится пробоина, вода залетит только один-два отсека, поскольку переборки помещают поступлению воды в соседние отсеки. В этом случае судно сохранит плавучесть, а экипаж и пассажиры смогут в зависимости от погоды и характера повреждений либо перебраться на спасательное судно, либо остаться на аварийном судне и прийти в ближайший порт.

Хотя известны случаи, когда суда подобных размеров, разломившись пополам, сохраняли плавучесть благодаря водонепроницаемым переборкам, большинство их имеет шансы остаться на плаву лишь при небольшой волне и затоплении максимум двух отсеков. При несоблюдении этого условия и большом волнении судно, вероятнее всего, пойдет ко дну.

Когда «Марин Салфер Куин» переоборудовали для транспортировки расплавленной серы, пришлось убрать все водонепроницаемые переборки из 306-футового грузового танка. Вместо них посередине судна была установлена одна-единственная водонепроницаемая переборка и две вспомогательные переборки, впереди и позади главной переборки. Кроме того, было сооружено шесть надпалубных сочленений. Надпалубные сочленения и вспомогательные переборки должны были укрепить корпус судна, выполняя функции переборок, которые были демонтированы. Однако вспомогательные переборки не были водонепроницаемыми.

Если в результате взрыва или еще по какой-нибудь причине в борту «Марин Салфер Куин» образовалась пробоина, половина судна должна была немедленно заполниться водой; если же судно разломилось пополам, вода заполнила бы его целиком. При этом погружение было бы столь стремительным, что радист не успел бы послать сигнал «SOS».

Все те, кто пишет о тайнах Бермудского треугольника, особенно

подчеркивали то, что при гибели судов никогда не находят следов кораблекрушения. Однако большинство приспособлений и предметов, которые способны держаться на воде, должны помещаться на судне, борющемся со штормом, в нижних его отсеках. Палубное оборудование должно быть прочно принабитовано во избежание смыва его волнами, следовательно, при аварии все это тонет вместе с кораблем. Те несколько предметов, которые все-таки остались от «Марин Салфер Куин», были соответственно и опознаны.

В Легенде о Бермудском треугольнике говорится, что морская береговая охрана не могла объяснить исчезновение «Марин Салфер Куин». На самом же деле комиссия по расследованию перечислила четыре причины, которые могли вызвать гибель судна, а начальник морской береговой охраны указал еще и на шпую. Каждая из этих причин, как сама по себе, так и в сочетании с другими, могла оказаться роковой для судна. Морская береговая охрана просто не уточняла, какую из всех этих причин она считает наиболее вероятной.

Когда была обнаружена сильно поврежденная доска с названием судна, некоторые из экспертов заключили, что судно затонуло в результате взрыва, вызванного реакцией между морской водой и расплавленной серой. Однако это предположение содержит несколько слабых мест. Во-первых, оно не объясняет, каким образом вода проникла в расплав серы. Во-вторых, доска с названием судна могла быть оторвана от борта не только взрывом. Она могла «отскочить», когда каркас судна смялся в результате разрушения его конструкции. Кроме того, из пяти возможных причин катастрофы, по мнению морской береговой охраны, взрыв был наименее вероятной.

Вскоре после гибели «Марин Салфер Куин» вдовы и родственники членов экипажа подали в суд на владельца судна, требуя возмещения убытков. Судебная битва продолжалась свыше десяти лет. Через десять лет после исчезновения «Марин Салфер Куин» было объявлено, что первый из поданных исков наконец удовлетворен, и суд постановил взыскать с судовладельца 115 тыс. долларов в пользу вдовы простого матроса.

В 1972 году Верховный суд подтвердил решение суда первой инстанции, который пришел к заключению, что судно находилось в аварийном состоянии. После этого могли быть удовлетворены все иски к судовладельцу на сумму, превышающую 7 млн. долларов.

Мгновенное затопление «Марин Салфер Куин» ускорило внедрение автоматических сигнальных систем и радиомаяков, оповещающих о местоположении судна.

В мировом судоходстве почти не осталось танкеров для транспортировки жидкой серы. В настоящее время в эксплуатации находятся лишь одиннадцать таких судов, и за последнее десятилетие ни одно из них не пострадало сколько-нибудь серьезным образом.

«Марин Салфер Куин». А — пункт, откуда было передано последнее сообщение о местоположении судна; В — предполагаемое местоположение

судна в тот момент, когда оно не ответило на вызов; С — местоположение «Тексако Калифорния», когда оно передавало свою метеосводку.

40. Июль 1963 года. «Сно' Бой»

Всего через несколько месяцев после исчезновения «Марин Салфер Куши» пропало 63-футовое зафрахтованное рыболовное судно «Сно' Бой», совершавшее в ясную тихую погоду 80-мильный переход из Кингстона (Ямайка) к банке у островов Педро-Кис. О «Сно' Бое» и пливших на нем сорока человеках больше не было никаких известий. Правда, некоторые утверждают, что видели в море обломки предметов, которые раньше были на его борту.

«Майами геральд», пятница, 5 июля 1963 г., с. 1: «[ЮП] Как сообщила во вторник морская береговая охрана, она разыскивает в Карибском море небольшое судно с 55 пассажирами на борту, которые отправились с Ямайки на один крошечный островок в пределах Банки Педро примерно в 80 милях к югу от Кингстона...

По крайней мере семь спасательных самолетов ищут 63-футовый «Сно' Бой», который должен был подойти к Нортист-Кэй (Банка Педро) во вторник вскоре после полудня.

Поиски ведут самолеты с американской базы морской авиации в Гуантанамо (Куба)».

«Еженедельная сводка Ллойда об авариях на море», 9 июля 1963 г., с. 23: «Как сообщил сегодня представитель американского военно-морского флота, судно «Сно' Бой» нашли целым и невредимым южнее Кингстона, Ямайка. Судно передало по радио свои координаты в штаб Атлантического флота США в Норфолке. По-видимому, оно задержалось в пути из-за плохой погоды и на борту все в порядке...»

«Майами геральд», суббота, 6 июля 1963 г., с. 1: «Сэм Трамболл. В пятницу в Карибском море продолжались поиски 63-футового дизельного судна «Сно' Бой» с 55 человеками на борту. Оно пропало три дня назад.

Поиски усилились в пятницу, когда к югу от Ямайки, где собирались ловить рыбу со «Сно' Боя», была найдена доска от наружной части киля, похожая на те, которыми было обшито пропавшее судно.

Вчера было по ошибке объявлено, что «Сно' Бой» нашли. На самом деле «нашли» совсем другое судно... задержанное в пут непогодой неподалеку от Прогресо (Мексика).

Трудно объяснить, каким образом на борту 63-футового суденышка оказалось 55 человек.

„Не понимаю, как можно было отправиться на рыбную ловлю на этом судне, — сказал Бойд Сноу, бывший владелец «Сно' Боя», который до сих пор держит на него закладную. — Когда я переоборудовал его из прежнего спасательного судна, на нем могли удобно разместиться лишь семь человек

помимо команды».

«Майами геральд», воскресенье, 7 июля 1963 г., с. 1: «Ли Уинфрей. В субботу в «том самом районе Карибского моря», где... пропал «Сно' Бой» с 40 человеками на борту, было найдено тело утонувшего человека...

Его обнаружил экипаж авианосца «Уоси», с которого осуществляется руководство поисками. Оpoznать тело пока не удалось.

Кроме того, шесть самолетов военно-морских сил и морской береговой охраны обнаружили в море несколько предметов, которые, как полагают, принадлежали «Сно' Бою».

Среди них часть рубки, спасательный жилет, рейка белого цвета, бочка для бензина и несколько бамбуковых удочек.

По сведениям, полученным от морской береговой охраны, на палубе «Сно' Боя» находились 99 35-галонных бочек с бензином и 50 связок 4-футовых бамбуковых удилищ.

Доска от наружной части киля, опознанная как принадлежавшая «Сно' Бою», была поднята на борт рыболовного судна «Марсутака». Обломки плавали на площади в несколько квадратных миль.

Кроме людей, бочек с бензином и бамбуковых удочек на судне было еще 68 35-галонных бочек питьевой воды.

Морская береговая охрана выразила изумление по поводу такого большого количества пассажиров и груза, заявив, что судно было «невероятно перегружено».

«Майами геральд», вторник, 9 июля 1963 г., р. 10: «Курт Людше. Сегодня суда и самолеты особого назначения военно-морских сил и морской береговой охраны будут в последний раз прочесывать Карибское море на площади 50 кв. миль, все еще пытаюсь найти рыболовное судно «Сно' Бой», которое пропало неделю назад с сорока пассажирами на борту.

В ходе семидневных поисков спасатели нашли лишь несколько предметов: часть рубки, маленькую шлюпку, спасательный плот — ого все, что осталось от «Сно' Боя», ушедшего в свое последнее плавание. В воде было обнаружено тело утонувшего человека, но выловить его не удалось...

Как заявил представитель военно-морских сил, «нет никакой надежды», тю пассажиры «Сно' Боя» могли уцелеть, проведя целую неделю в этих кишачих акулами водах, и, «к сожалению, поиски будут прекращены» во вторник вечером.

По мнению представителя военно-морских сил, судно захлестнуло волнами или оно наскочило на риф и затонуло.

По всему видно, что «Сно' Бон» был перегружен, когда он выходил из порта Кингстон.

41. Август 1963 года. Два «КС-135»

В среду 28 августа 1963 года два высотных самолета-заправщика «КС-135» поднялись в воздух с авиабазы «Хоумстед» (Флорида) и полетели с каким-то секретным заданием над Атлантическим океаном. «КС-135» — это военный вариант «Боинга-707»; его крейсерская скорость 600 миль в час и дальность полета 4500 миль. Он используется для заправки горючим других самолетов во время их дальних перелетов.

Около полудня, когда оба самолета находились в 800 милях северо-восточнее Майами и в 300 милях западнее Бермудских островов, они послали стандартные донесения о том, что на борту все в порядке, и умолкли навсегда. В районе, откуда они в последний раз сообщили о своем местоположении, вскоре были найдены обломки, которые, как было установлено, принадлежали самолету типа КС-135. По-видимому, оба самолета столкнулись в воздухе. Однако через два дня в 200 милях от того места, где в первый раз нашли обломки, были обнаружены обломки еще одного КС-135, что не согласовывалось с предположением, будто оба самолета столкнулись в воздухе. Несколько дней спустя военно-воздушные силы прекратили поиски, объявив, что найденные обломки действительно принадлежат двум пропавшим самолетам.

Существуют два объяснения тому факту, что перед катастрофой ни один из самолетов не успел послать сигнал бедствия. Прежде всего можно предположить, что две «летающие заправочные станции» столкнулись на крейсерской высоте — более чем 30 тыс. футов над уровнем моря. Это должно было произойти так быстро, что не могло быть и речи о том, чтобы послать сигнал бедствия. Но если исчезновение самолетов вызвано столкновением, то почему обломки оказались в двух различных районах океана, находящихся почти в 200 милях друг от друга?

Если же исключить столкновение, поскольку между районами, где были найдены обломки, такое большое расстояние, то придется согласиться, что оба самолета упали по разным причинам и совершенно независимо друг от друга. Но в это трудно поверить. Вероятность одновременной катастрофы двух гигантских самолетов по разным причинам крайне мала. Поэтому остается допустить, что авария произошла из-за столкновения, вследствие которого один самолет упал сразу, а второй еще некоторое время продолжал лететь. Но тогда он должен был сообщить об аварии. Такого сообщения получено не было.

Итак, существуют два объяснения тому, что произошло, но оба они противоречат всякой логике. Официальные лица только разводят недоуменно руками и говорят, что «там произошло нечто очень странное». А хранители Легенды об этом районе записывают за «нечистой силой» еще два очка и спрашивают друг друга: «Какая дьявольщина затаилась в этом проклятом Бермудском треугольнике?»

«Майами геральд», четверг, 29 августа 1963 г., с. 1: «Курт Людтке и Лэрри Миллер. В среду над Атлантическим океаном пропали два гигантских танкера военно-воздушных сил с авиабазы «Хоумстед» с И летчиками на борту.

Поисковый самолет с Бермудских островов сообщил, что в среду вечером заметил на поверхности океана большое масляное пятно, а надводные суда выловили несколько спасательных жилетов. Пока что нет никаких данных, что все эти находки как-то связаны с пропавшими самолетами...

Выполнив задание по заправке самолетов в воздухе, огромные «КС-135» возвращались в Хоумстед. В 15 ч 00 мин было объявлено, что они не прибыли в назначенный срок на базу, и немедленно начались поиски.

Самолеты... и суда морской береговой охраны прочесывали район примерно в восьмистах милях северо-восточнее Майами...

К полуночи в поисках приняли участие по крайней мере еще 24 самолета, а к утру их количество удвоилось. На помощь были вызваны еще 4 судна морской береговой охраны.

Первые самолеты, поднявшиеся в воздух, обследовали маршрут, по которому оба «КС-135» должны были возвращаться в Хоумстед. Остальные летали по квадратам на небольшой высоте, освещая воду фарами...

Участники поисков лелеяли надежду, что спасательные средства на борту пропавших самолетов позволят их экипажам продержаться на поверхности до рассвета.

Последние донесения от экипажей обоих «КС-135» были приняты в полдень. Они сообщили, что находятся в девятистах милях северо-восточнее Майами и надеются прибыть в Хоумстед в 14 ч 00 мин.

Два воздушных танкера стоимостью 4 млн. долларов каждый с бортовым грузом 25 тыс. галлонов высокооктанового реактивного топлива осуществили заправку двух реактивных бомбардировщиков «В-47» с авиабазы «Шиллинг», штат Канзас.

Следующее донесение, предусмотренное правилами ВВС, уже не поступило... и самолеты были объявлены пропавшими».

«Майами геральд», пятница, 30 августа 1963 г., с. 1: «В результате осмотра обломков, извлеченных в четверг из вод Атлантики, возникли серьезные опасения, что два пропавших воздушных танкера «КС-135» столкнулись в воздухе. Участники поисков потеряли почти всякую надежду спасти хотя бы кого-нибудь из 11 членов обоих экипажей.

В океане обнаружены три спасательных плота и летный шлем, на котором написано имя одного из пропавших летчиков. Эти предметы подобрало грузовое судно «Азалиа Сити» где-то на полпути между Нассау и Бермудскими островами.

Кроме того, найден желтый защитный прорезиненный коспом и куски обшивки самолета. Как сообщил представитель военно-воздушных сил, в течение ночи 50 самолетов и 36 судов производят усиленные поиски членов экипажей, которые могли уцелеть после катастрофы.

На летном шлеме, извлеченном из воды, написано «Гарднер». Одним из пропавших летчиков был капитан Джсралд Гарднер.

Представители военно-воздушных сил в Пентагоне «предположили», что самолеты столкнулись, когда возвращались в Хоумстед, выполнив обычное, хотя и секретное, задание по заправке самолетов над океаном...

Только столкновением можно объяснить потерю радиосвязи сразу с двумя гигантскими «летающими заправочными станциями».

Сигнала бедствия никто не слышал, и, как заявил представитель авиабазы в Шиллинге, судя по донесениям экипажей обоих бомбардировщиков, «заправка прошла нормально, при благоприятных метеорологических условиях»...

Экипажи бомбардировщиков не заметили ничего подозрительного в маневрах «КС-135», когда те разворачивались, чтобы лететь домой. Заправка происходила «в том самом районе», откуда были приняты их последние донесения.

Район этот находится в 900 милях северо-восточнее Майами. Обломки были обнаружены в 780 милях от Майами».

«Майами геральд», суббота, 31 августа 1963 г., с. 2: «Ли Уинфрей. В пятницу самолеты, разыскивающие два воздушных реактивных танкера... обнаружили еще одно скопление обломков, которое находится в 160 милях от первого. Суда не успели извлечь их из воды до наступления темноты. Сегодня на рассвете в этот район океана должен был прибыть катер морской береговой охраны.

В районах скопления обломков нет никаких признаков того, что кому-либо из членов экипажей удалось уцелеть...

Большое расстояние между этими районами уменьшает вероятность предположения о том, что катастрофа произошла из-за столкновения самолетов в воздухе. Военно-воздушные силы пока что не называют причину, которая могла вызвать гибель обоих «КС-135».

В районе первого скопления обломков, обнаруженных в четверг, были найдены летные шлемы, спасательные жилеты, навигационные карты и куски обшивки самолетов. По выражению одного из пилотов, все пространство на площади 10 кв. миль примерно в 260 милях юго-западнее Бермудских островов напоминает «плавающую свалку металлолома».

Как заявил представитель военно-воздушных сил, „можно с уверенностью сказать, что найденные в океане предметы принадлежат по крайней мере одному из погибших самолетов».

«Майами геральд», воскресенье, 1 сентября 1963 г., с. 2: «Поиски членов экипажей, которые, быть может, не погибли при падении самолетов, сосредоточились в первом районе скопления обломков в 260 милях юго-западнее Бермудских островов.

Другой такой же район был обнаружен в пятницу в 160 милях от первого, однако уже в субботу участники поисков сообщили, что там нет никаких

предметов с борта «КС-135».

«Там нет ничего, кроме морских водорослей, стволов деревьев и старого буй», — сказал майор Фред Брент, офицер спасательной службы с авиабазы „Орландо“».

Итак, второе скопление, из-за которого вся эта история вдруг стала такой загадочной, оказывается, образовали не обломки самолета, а всего лишь морские водоросли, древесные стволы и старый буй!

Дополнительную информацию о поисках двух «КС-135» содержит доклад «Милитэри Эрлифт Комманд» [МАС].

Доклад о поисках двух самолетов типа «КС-135», «5-ая спасательная эскадрилья», I-3t.VIII.63 г. МАС: «Два «КС-135», борт. №№ 38 и 41... в 12 ч 10 мин находились в соответствии с донесением в пункте «А» [см. карту] и в 12 ч 37 мин предположительно находились в пункте «В», в 275 милях от пункта «А». С тех пор никаких донесений от самолетов не поступало. Штаб спасательной эскадрильи... отдал приказ о поисках по маршруту полета...

В ходе массированных поисков... в районе [точка «С»]... были обнаружены много численные предмета... их изучение показало, что они принадлежат самолетам «КС-135». Спасательный пояс LPU — 2/P за номером 314 находился на борту «КС-135», борт. № 38, а летный шлем с именем «Гарднер» принадлежал одному из членов экипажа «КС-135», борт. № 41. Две радиолокационные установки, извлеченные из воды, принадлежали самолетам «КС-135», борт. №№ 38 и 41».

В субботу, воскресенье и понедельник поисковые группы обнаружили еще немало предметов, однако всюду, кроме района «С», это был обычный для судоходных трасс хлам, который выбрасывают за борт. В докладе нет ни слова о втором скоплении обломков, которое по газетным репортажам находилось в районе «D». Все, что там обнаружили, не имело никакого отношения к самолетам. Поиски были прекращены в понедельник, во второй половине дня.

В Докладе спасательной эскадрильи приводится множество фактов, которые убедительно свидетельствуют о том, что самолеты упали на близком расстоянии друг от друга и, хотя из заявления военно-воздушных сил следует, что они поддерживали между собой постоянную радиосвязь и летели не слишком близко друг от друга, по-видимому, произошло столкновение. Скорость их полета настолько велика, что дистанция в одну милю может сократиться до нуля за какие-нибудь несколько секунд. И если они легли на курс, который приводил к столкновению, у пилотов все равно не оставалось времени для маневра, когда визуально или на экране радиолокатора они заметили грозящую им опасность.

Ричард Ф. Гервиг, начальник отдела документации на авиабазе «Нортон», где хранятся отчеты о всех катастрофах в американских ВВС, сообщил в ответ на мой запрос: «Определенно установлено, что между этими самолетами произошло столкновение в воздухе». Таким образом, вопреки Легенде,

представители военно-воздушных сил вовсе «не разводят недоуменно руками» по поводу гибели двух «КС-135».

Загадочным в этой истории остается только одно: почему поисковые самолеты сообщили о втором скоплении обломков, которое на самом деле оказалось просто морскими водорослями и всяким хламом? Здесь надо иметь в виду следующее обстоятельство: это скопление было обнаружено перед самым заходом солнца, когда видимость далеко не самая лучшая. Между тем даже при хорошей видимости летчикам-наблюдателям бывает очень нелегко определить, что плавает в океане в сотнях футов под ними. В качестве примера можно привести случай, который произошел в ходе только что описанной поисковой операции утром в субботу, 31 августа, когда самолет типа «КВ-50», вылетевший в район поисков, сообщил, что в пяти милях южнее авиабазы «Кайндли-Филд» (Бермудские острова) видит плот с телом человека на нем. Когда через полчаса и то и другое было извлечено из воды, оказалось, что это оранжевый спасательный плот, древесный ствол и табличка со словами «Склад боеприпасов». При проведении любой поисковой операции наблюдатели могут ошибаться, и такие ошибки случаются не так уж редко.

Два «КС-135». А — местоположение самолетов на 12 ч 10 мин;
В — предполагаемое местоположение самолетов на 12 ч 37 мин;
С — первый район с обломками на воде; D — второй район с обломками на воде.

42. Июнь 1965 года. «Летающий вагон С-119»

Легенда в данном случае согласуется с газетным репортажем об этом происшествии, но делает иные выводы.

«Майами геральд», понедельник, 7 июня 1965 г., с. 1: «В субботу начались массированные поиски военного самолета «Летающий вагон», с десятью человеками на борту...

Морская береговая охрана полагает, что «С-119» пропал в районе южнее Багамских островов, примерно в 280 милях от Майами.

Этот огромный двухмоторный самолет вылетел с авиабазы «Хоумстед» в субботу в 19 ч 47 мин. В «Хоумстед» он прибыл рано утром в субботу со своей авиабазы «Билли-Матчелл» в Милуоки с грузом запасных частей для самолетов, базирующихся на Гранд-Терк...

Представитель авиабазы «Хоумстед» заявил: «...со вчерашнего вечера о самолете нет никаких известий».

«С-119» должен был прибыть на Гранд-Терк в 23 ч 23 мин в субботу.

На рассвете начались поиски, которые охватывают район Атлантики свыше 2000 кв. миль».

«Майами геральд», вторник, 8 июня 1965 г., с. 12: «Пропававшему самолету американских ВВС с десятью людьми на борту оставалось лететь всего лишь 45 минут до места назначения, когда он таинственно исчез...

Пролетая мимо острова Крукед-Айленд в южной части Багамского архипелага, в 23 ч 00 мин он в последний раз вышел на связь. В это время тяжелый двухмоторный «С-119» находился в каких-нибудь 100 милях от взлетно-посадочной полосы на Гранд-Терк.

Как заявил представитель морской береговой охраны в Майами, «в донесении с «С-119» не было ничего такого, что могло бы вызвать беспокойство, но больше его не было слышно.

Возможно, на самолете возникли какие-то неполадки в системе управления, и он сбился с курса или пролетел мимо пункта назначения...»

К понедельнику [участники поисков] уже прочесывали район площадью 100 тыс. кв. миль: этот район известен пилотам-ветеранам как Бермудский треугольник...

Именно здесь в годы второй мировой войны пошли на дно сотни самолетов, судов и подводных лодок... Позднее... при таинственных обстоятельствах исчезло еще немалое количество самолетов.

«Странно, — заметил один старый пилот из «Хоумстеда», который летал здесь и в годы войны, и в мирное время, — что, когда самолеты гибнут в районе южных Багам, от них не остается никаких следов».

То же самое произошло и с пропавшим «С-119»: ни единого обломка, никаких признаков жизни. Ни даже вспышки света во мраке, хотя в воскресенье ночью семь самолетов обыскивали этот район.

Поиски были прекращены с наступлением темноты во вторник, 10 июня. Мы уже проанализировали множество подобных случаев, и нет нужды снова повторять одно и то же. Если только самолет не сбился с курса, он, очевидно, упал где-то между островами Крукед-Айленд и Гранд-Терк. Возможно, не выдержала какая-то деталь конструкции, а возможно, произошел взрыв или отказал двигатель. «С-119» — двухмоторный самолет; таким образом, выход из строя одного двигателя немедленно создает аварийную ситуацию, и у пилотов могло просто не остаться времени на передачу сигнала бедствия, так как им нужно было спасти самолет.

Если он вдруг пошел на снижение, пилоту пришлось ночью сажать на воду наполовину парализованную машину. Небо было затянуто облаками, волны достигали двух-трех футов в высоту, ветер дул со скоростью 15 узлов. Хотя такую погоду можно назвать тихой, волны и ветер создавали немалые трудности для пилота, которому надо было посадить в темноте на воду сухопутный самолет с испорченным двигателем.

В конце 1973 года Международное бюро по изучению неопознанных летающих объектов (НЛО) опубликовало серию статей, в которых, в частности, говорилось «что не пришлось бы удивляться, если бы «С-119» был захвачен НЛО». В те самые дни, когда пропал «С-119», в орбитальном полете находился

американский космический корабль «Джемини IV», и космонавт Джеймс Макдивитт заметил НЛО с чем-то вроде рук. Через несколько минут Макдивитт и второй космонавт Эд Уайт увидели еще один НЛО (тот же самый?) над Карибским морем. Когда инспирированная статьями появилась мысль, что самолет мог быть захвачен НЛО, было предпринято тщательное расследование. (Правда, статьи не уточняют, кто именно заподозрил НЛО в посягательстве на «С-119»: военно-воздушные силы или бюро.) Изучение кинокадров, снятых космонавтами, показало, что замеченный ими неопознанный летающий объект не имеет ничего общего с обычным спутником. И по сей день, утверждает бюро, никому не удалось объяснить, что за объект встретили космонавты.

Как сообщали газеты, 4 июня Макдивитт действительно видел какой-то странный объект с длинными «руками», простертыми в разные стороны. Аналитики и программисты в течение нескольких дней не отходили от компьютеров, пытаясь выяснить, что за объект появился примерно в десяти — двадцати милях от «Джемини IV». Сначала подозрение пало на «Пегасус-2», гигантский спутник с 96-футовыми рукоподобными антеннами, однако последующие расчеты показали, что «Пегасус» в это время находился более чем в тысяче миль от данного пункта. Макдивитт описал этот объект, указав, что он был белый, цилиндрический и с простертой в сторону «рукой», но «рука» эта могла быть просто тенью. Макдивитт полагал, что это ракета-носитель — один из тех 1390 спутников, отработавших ракет-носителей спутников и просто кусков металла, которые вращаются вокруг Земли по космическим орбитам.

Штаб противовоздушной обороны Северной Америки заявил, что это ни в коем случае не «Пегасус-2», однако в это время в данном районе могло находиться по меньшей мере десять кусков летающего в космосе металла. Одно время высказывалось также предположение, что это новый космический корабль, запущенный русскими.

На фотографиях этот объект выглядел как большое белое пятно на черном фоне, однако опознать, что это такое, не удалось. Во время своего орбитального полета космонавты видели еще два спутника, они выглядели как слабые пятна света, и на фотографиях они не получились. Один раз мимо них прошел «Петаус-2», но они его не видели.

Я написал Джеймсу Макдивитту письмо с просьбой прокомментировать эту историю. Вот что он мне ответил:

«В ответ на Ваше письмо от 22 января сообщаю, что во время своего полета в космическом корабле «Джемини IV» я действительно видел то, что некоторые люди называют НЛО. Напоминаю, что буквы «Н», «Л», «О» означают «неопознанный летающий объект». Объект, который я видел, остается неопознанным. Но отсюда вовсе не следует, что это космический корабль с какой-нибудь далекой планеты во Вселенной. Отсюда также не следует, что это не космический корабль. Отсюда следует только одно: во время полета я видел объект, который ни я, ни кто-либо другой еще не могли опознать и определить, что это такое».

43. Январь 1967 года. «Черная неделя»

«ЧЕЙС YC-122»: ФОРТ-ЛОДЕР-ДЕЙЛ — БИМИНИ
«БИЧКРАФТ БОНАНЗА»: ОСТРОВА ФЛОРИДА-КИС
«ПАЙПЕР АПАШ»: САН-ХУАН — ОСТРОВ СЕНТ-ТОМАС

За одну «черную неделю» в январе 1967 года во время коротких перелетов в хорошую ясную погоду вдруг исчезли три самолета с опытными осмотрительными пилотами и восемью пассажирами.

Первой жертвой стал грузовой самолет «Чейс YC-122», который исчез, совершая 60-мильный перелет из Форт-Лодердейла на остров Бимини. Этот двухмоторный самолет был зафрахтован для съемок фильма «Неуязвимые» (фирма Ллойда Бриджа). К северо-западу от Бимини были обнаружены обломки, а на большом удалении от них — масляное пятно, однако не было установлено, относилось ли то или другое к пропавшему самолету.

Через три дня из международного аэропорта в Майами на самолете «Бичкрафт Бонанза» вылетели две супружеские четы, чтобы совершить небольшую прогулку по воздуху до островов Флорида-Кис и обратно. Больше их никто не видел.

А еще через три дня еще одна супружеская чета исчезла вместе с самолетом «Пайпер Апаиш», который они взяли напрокат, чтобы слетать из Сан-Хуана (Пуэрто-Рико) на Сент-Томас, Виргинские острова. Весь перелет должен был длиться не более часа.

Во всех трех случаях погода стояла хорошая, никто не посылал сигнала бедствия и не было найдено обломков, в которых опознали бы остатки какого-нибудь из самолетов.

«ЧЕЙС YC-122»

«Майами геральд», четверг, 12 января 1967 г., с. 81: «Джон Нордхеймер. Авиадесантный планер времен второй мировой войны, переоборудованный в самолет и использованный при съемках нового фильма Ивана Торса, исчез в четверг во время перелета на Бимиини; летевшие на нем четверо людей пропали.

...Этот двухмоторный самолет вылетел из международного аэропорта Форт-Лодердейл-Голливуд в 9 ч 25 мин, и с тех пор о нем не было никаких известий. Примерно через час в 30 милях к северо-западу от Бимини, где проходит Гольфстрим, поисковый самолет... обнаружил обломки.

«Мы видели канистры с машинным маслом, нераскрытые парашюты и обломки самолета, но людей не было», — сказал пилот поискового самолета Джо Могери.

Через некоторое время, примерно в двенадцати милях к югу от плавающих обломков — предполагаемого места аварии самолета — было обнаружено большое масляное пятно... В полдень на базу «Опалока» вернулся вертолет морской береговой охраны с предметами, которые удалось выловить из воды в районе катастрофы: красно-желтая канистра емкостью 55 галлонов, часть шасси и коробка для хранения киноплёнки».

Отдельное масляное пятно не таит в себе ничего загадочного, поскольку на поверхности океана постоянно присутствует великое множество масляных пятен самого различного происхождения. Несмотря на то что место падения самолета и его обломки были обнаружены, причину катастрофы установить не удалось.

«БИЧКРАФТ БОНАНЗА»

«Майами геральд», среда, 18 января 1967 г., с. 82: «Роберт Рено. Вчера было обещано три тысячи долларов награды тому, кто найдет одномоторный самолет, пропавший с четырьмя жителями Майами на борту. Надежды... остается мало, так как в результате трехдневных поисков морской береговой охране не удалось обнаружить никаких следов самолета... [«Бичкрафт Бонанза»] исчез после своего вылета из международного аэропорта в Майами в субботу днем. [Майамцы] намеревались посетить Нортки-Ларго и, возможно, Маратон, планируя вернуться домой через Фламинго и южный Эверглейдс.

Несмотря на ограниченную видимость и дождь, три самолета морской береговой охраны весь вторник обшаривали район площадью 8 тыс. кв. миль между Майами и Ки-Уэстом. Из-за плохой погоды не смогли вылететь на поиски 12 самолетов гражданской авиапатрульной службы... Поиски ведутся в открытом море и среди болот, где найти упавший самолет — задача не из простых».

«Майами геральд», суббота, 21 января 1967 г., с. 82: «Морская береговая охрана продолжает с воздуха энергичные поиски двух супружеских пар из Майами... В пятницу стало известно, что они обедали в яхт-клубе «Оугап Риф» на острове Ки-Ларго. Сообщают, что при взлете у них возникли неполадки с двигателем...»

«Майами геральд», воскресенье, 22 января 1967 г., с. 81, колонка 4: «Миллер Дэвис. Джон Роусон, ведущий расследование по поручению министерства гражданской авиации, опросил... посетителей яхт-клуба «Оушн Риф» на Норт-Ки-Ларго... не видели ли они [«Бичкрафт Бонанза»]... Муж и жена, приехавшие на остров половить рыбу, припомнили маленький бело-синий самолет... Он набирал высоту после взлета, и, по словам супругов, когда он направился в сторону моря, они обратили внимание на перебои в гуле мотора... Если он упал в море, сказал Роусон, «то не должен был долго продержаться на поверхности». Самолет не приспособлен для этого. Когда волнение на море утихнет, спасатели снова начнут розыски. Но пока морская береговая охрана официально прекратила поиск».

«ПАЙПЕР АПАШ»

«Майами геральд», суббота, 21 января 1967 г., с. В2: «В районе Пуэрто-Рико собралось большое количество судов и самолетов, разыскивающих дочь американского посла в Англии, ее мужа, а также пилота «Пайпер Апаш»...

[Как заявил посол], поиски самолета и людей, по-видимому, «обречены на

неудачу». Можно предполагать, что, совершая 70-мильный перелет, который обычно длится не более часа, «Пайпер Апаш» попал в бурю». «Майами геральд», воскресенье, 22 января 1967 г., с. В1, колонка 2:

«Джеймс Буханан. Как могло случиться, что за одну неделю исчезли, словно растаяли в воздухе, [два] опытных пилота со своими самолетами и их [пять] пассажиров? А сотрудники ведомства гражданской авиации задают себе такой вопрос: «Неужели нельзя было предотвратить эти катастрофы, приняв дополнительные меры предосторожности, или снасти людей после катастрофы?»

Ответа на эти вопросы мы, очевидно, не получим никогда. Однако в какой-то мере решение... дает... план полета... План полета — это очень простой документ, который уже спас жизнь бесчисленному количеству пилотов. Коротко говоря, он информирует службу безопасности полетов о том, когда самолет вылетает, куда направляется, по какому маршруту и, что самое важное, когда прибывает в пункт назначения. Если самолет опаздывает хотя бы на 15 минут, его немедленно начинают разыскивать...

«[Пилот самолета «Бонанза»], — заявил в субботу представитель службы безопасности полетов, — был одним из самых активных борцов за безопасность самолетов в воздухе. Он регулярно посещал собрания, посвященные вопросам безопасности полетов. И требовал от своих коллег, чтобы они сообщали нам план полета, куда бы они ни летели. И тем не менее [он] отправился в полет продолжительностью от двух до трех часов, никого не предупредив, куда он летит и когда собирается вернуться... Об исчезновении, самолета стало известно лишь в 0 ч 35 мин в воскресенье, то есть через 12 часов после вылета и через 6 часов после того, как должна была состояться игра в гольф, запланированная по его возвращении в Майами».

«[Пилот самолета «Апаш»] всегда передавал нам план полета, — сказали сотрудники службы безопасности полетов в Сан-Хуане. — Всегда, но не перед последним вылетом... О его исчезновении сообщили только через 9 часов после того, как он собирался приземлиться в Сан-Хуане».

В обоих случаях, если бы пилоты своевременно сообщили о плане полета, поиски можно было бы начать почти сразу же после того, как истекло время их возвращения на аэродром. Тогда можно было бы найти самолет прежде, чем он пошел ко дну, и спасти людей, пока они еще держались на поверхности воды...

[Спасатели] находят пропавшие самолеты намного чаще, чем можно было бы предполагать. При условии, что пилоты своевременно сообщили свой план полета».

Точно так же, как и в тех случаях, когда исчезли «Стар Тайгер», «Стар Эриел» и «Марин Салфер Куин», значительное промедление с началом поисков привело к тому, что не ждалось найти никаких следов пропавших самолетов. В ту «черную неделю» января 1967 года погибло три самолета, по было обнаружено место падения только одного из них: речь идет о «Чейс YC-122», поиски которого начались уже через несколько минут после того, как он опоздал с прибытием.

44. Декабрь 1967 года. «Уичкрафт»

Рождественская неделя 1967 годаполнила число жертв Бермудского треугольника; именно в эти дни всего в миле от берега, совсем рядом с Майами-Бич, внезапно исчезли два человека. Они отправились на вечернюю морскую прогулку на крытой моторной лодке «Уичкрафт» длиной около 23 футов, чтобы полюбоваться с воды на рождественскую иллюминацию города. В девять часов вечера они вызвали по радио штаб седьмого округа морской береговой охраны, сообщив, что винт ударился о какой-то предмет и в двигателе возникла сильная вибрация. Однако корпус остался без повреждений, и в любом случае катер не мог затонуть, поскольку был оборудован «воздушными ящичками». Они также передали морской береговой охране, что непосредственная опасность им не угрожает, но лодку нужно будет отбуксировать в порт. Тотчас же после этого в море вышел спасательный катер, и потерпевшие аварию могли спокойно дожидаться помощи, покачиваясь на волнах возле буя номер семь.

Через девятнадцать минут сотрудники морской береговой охраны прибыли на место происшествия, но ничего не нашли: ни лодки, ни людей, ни даже спасательных жилетов. Люди исчезли, хотя только что находились в двух шагах от заливого огня города, которым им так хотелось полюбоваться.

Через несколько дней морская береговая охрана прекратила поиски, заявив, что эти люди, «по-видимому, исчезли, а не погибли в море».

«Майами геральд», пятница, 22 декабря 1967 г., с. 2: *«Прогноз погоды для небольших судов... Скорость ветра от десяти до двадцати узлов. Волны высотой от четырех до шести футов. На водоемах внутри страны сильное волнение».*

«Майами геральд», воскресенье, 24 декабря 1967 г., с. 81: *«Арнольд Марковиц и Пэт Сили. Вышедшего на пенсию служащего отеля и его друга священника, которые отправились в пятницу вечером на морскую прогулку, чтобы полюбоваться праздничными огнями Майами, все еще не могут найти, несмотря на энергичные поиски, предпринятые морской береговой охраной и гражданской авиапатрульной службой при участии частных судов и самолетов.*

Дэн Бэрк... и отец Пэдрейг (Пэтрик) Хорган из... Форт-Лодердейла исчезли вместе с 23-футовой моторной лодкой Бэрка, которая называется «Уичкрафт».

В пятницу вечером Бэрк сообщил по радио в штаб морской береговой охраны, что лодка лишилась хода, когда находилась примерно в одной миле от Майами-Бич...

Как заявил представитель морской береговой охраны, сигнал бедствия был передан по радиотелефону в пятницу вечером, и Бэ-реку сказали, что примерно через 20 минут он должен выпустить сигнальную ракету, чтобы спасательному катеру было легче найти его.

Однако спасатели так и не увидели ракеты, а радиосвязь с «Уичкрафтом»

усыновить больше не удалось.

Сильные ветры, дующие с севера и северо-востока, превратили Атлантику в бурлящую вспененную поверхность, на фоне которой белая моторная лодка вроде «Уичкрафта» могла оказаться незаметной.

В пятницу поиски охватили площадь свыше 1200 кв. миль — от Майами до Делрей-Бич и Бимини...

„Дэн — опытный моряк и отличный штурман, — сказал один [на его друзей]. — Не знаю, умеет ли плавать отец Хорган, но Дэн умеет, и оба они не из тех, кто в минуту опасности поддается панике. А кроме того, в их лодке находились все необходимые спасательные средства"».

«Майами геральд», четверг, 29 декабря 1967 г., с. 82: « В среду морская береговая охрана прекратила пятидневные поиски, которые проводились с использованием судов и самолетов... Ни людей... ни «Уичкрафта» найти не удалось.

Как заявил представитель морской береговой охраны, поиски охватили площадь около 24 500 кв. миль — от Сан-Огастина и на 120 миль в открытое море».

Следуя канве Легенды о Бермудском треугольнике, можно было бы вообразить, что эти два друга, удобно расположившись на деке, безмятежно созерцают рождественские огни, заливающие город своим мягким светом.

На самом же деле погода была плохая, причем ненастье продолжалось несколько дней. Дул сильный ветер, и уже в миле от берега вздымались белые гребни волн, которые по прогнозу достигали тести футов в высоту. При неработающем двигателе катер становился игрушкой волн; в любой момент он мог быть затоплен и пойти ко дну.

Вопреки утверждениям Легенды точное местоположение катера оставалось неизвестным, и он должен был выпустить сигнальную ракету, чтобы катер морской береговой охраны мог его найти. Без ракеты судам и самолетам, ведущим поиски, пришлось прочесывать вдоль и поперек огромный район океана. Однако во мраке ночи, когда штормующий океан превратился «в бурлящую вспененную поверхность», пытаться найти белую моторную лодку — это все равно что искать иголку в стоге сена. В шуме ветра и воли потонут все крики о помощи, а, оказавшись зимой за бортом в океане, вы вряд ли сумеете продержаться на воде считанные мгновенья, даже возле побережья Флориды.

Едва ли после безуспешных пятидневных поисков морская береговая охрана могла заявить, что катер и люди, «по-видимому, исчезли, а не погибли в море». Когда представляется возможность получить официальное заключение о той или иной катастрофе, нередко оказывается, что многие заявления, которые якобы присутствуют в отчетах, на самом деле были «домыслены» в Легенде о Бермудском треугольнике. К сожалению, отчета о гибели «Уичкрафта» мне достать не удалось, и данное заявление я не могу ни подтвердить, ни опровергнуть. По той же самой причине я не могу ни подтвердить, ни

опровергнуть как содержание призыва о помощи, так и указание, будто «Уичкрафт» находился возле буя номер семь. Однако нетрудно заметить, что газеты излагают эту историю совсем не так, как она звучит в Легенде.

45. Май 1968 года. «Скорпион»

21 мая 1968 года около полуночи атомная подводная лодка «Скорпион» передала на свою базу в Норфолке обычное донесение о своем местоположении. В это время она находилась неподалеку от Азорских островов, возвращаясь домой из Средиземного моря, где действовала в составе 6-го флота США. Когда прошли все сроки ее прибытия в Норфолк, начались массированные поиски, но «Скорпиона» так и не нашли. Он был официально занесен в список судов, которые, «по-видимому, погибли». Через пять месяцев в четырехстах милях юго-западнее Азорских островов исследовательское судно «Мизар» обнаружило и сфотографировало на дне океана обезображенный корпус подводной лодки, которая, судя по всему, была «Скорпионом». Она лежала на глубине свыше 10 тыс. футов. Военно-морские силы так и не смогли установить причину ее гибели, но старое морское предание зачислило злосчастную судьбу и этой подводной лодки на счет зловещего Бермудского треугольника.

Сначала еще оставалась надежда, что командир «Скорпиона» Слеттери не торопился с переходом через мелководье континентального шельфа, поскольку в этом районе бушевал шторм и волны достигали 20 футов высоты. Когда же не осталось никакой надежды на возвращение подводной лодки, начались поиски уцелевших членов экипажа и обломков; кроме того, была назначена комиссия для расследования обстоятельств гибели «Скорпиона».

29 мая самолет американских военно-морских сил, пролетая вблизи Норфолка, принял по радио сообщение, в котором упоминалось кодированное название «Скорпиона», но вскоре было объявлено, что это мистификация. Подводная лодка, обнаруженная на дне океана в 100 милях от Норфолка, как оказалось, была потоплена еще в годы второй мировой войны. В июне министерство военно-морских сил сообщило семьям членов экипажа, что подводная лодка, очевидно, погибла, но поиски продолжаются.

«Скорпиону» предписывалась строго ограниченная глубина погружения, поскольку реконструкция лодки, предпринятая после гибели «Трешера» в апреле 1963 года, еще не была закончена. Считалось, что экипажу «Скорпиона» не грозит никакая опасность, хотя эффективность системы, обеспечивающей всплытие лодки на поверхность, стояла под вопросом, а аварийная система всплытия была признана негодной. Возле Неаполя «Скорпион» столкнулся с баржей, но осмотр лодки показал, что она избежала каких-либо повреждений.

Поскольку в июне количество судов, участвующих в поисках «Скорпиона», было сокращено, журнал «Ньюсуик» опубликовал информацию о том, что с помощью подводных звукозаписывающих устройств военно-морские силы зафиксировали взрыв в корпусе подводной лодки, который произошел 21

мая примерно в 450 милях юго-западнее Азорских островов. Министерство обороны ответило молчанием на сообщение журнала о том, будто военно-морские силы исследуют весь этот район при помощи съемки. В октябре адмирал Мурер заявил, что океанографическое исследовательское судно «Мизар» сфотографировало часть корпуса подводной лодки, лежащей на дне океана в 400 милях юго-западнее Азорских островов, однако едва ли удастся поднять на поверхность хоть какие-нибудь обломки. Следственная комиссия приняла решение продолжать расследование обстоятельств катастрофы.

«Аризона рипаблик», 1 февраля 1969 г., с. 1: «Вашингтон. [ВПС]... Как сообщило министерство военно-морских сил, следственная комиссия, состоящая из семи человек, не смогла объяснить гибель «Скорпиона», затонувшего в мае прошлого года...

Пока что единственными данными, которые рассказывают о гибели «Скорпиона», являются фотографии, сделанные подводными фотокамерами с исследовательского судна «Мизар».

По сообщению министерства военно-морских сил, несекретные выводы комиссии, опубликованные вчера, исключают две возможные причины катастрофы: столкновение с подводной горой или хребтом и аварию в атомной силовой установке.

В районе, где затонула подводная лодка, нет ни подводных гор, ни хребтов, а, заслушав показания экспертов, комиссия заключила, что катастрофа не могла произойти из-за каких-то неполадок в силовой атомной установке.

Комиссия также убеждена, что «гибель «Скорпиона» нельзя приписать тому факту, что программа реконструкции лодки с целью обеспечения ее безопасности еще не была завершена...».

Комиссия считает, что «нет никаких оснований предполагать, будто «Скорпион» стал жертвой диверсии».

Кроме того, комиссия не располагает данными, которые указывали бы на возможность столкновения «Скорпиона» с другой подводной лодкой или надводным судном, поскольку «ни одно американское или иностранное судно не сообщило о подобного рода столкновении».

Как подчеркивает комиссия военно-морских сил, экипаж «Скорпиона» — это опытный и слаженный коллектив, который в случае аварии действовал бы быстро и оперативно. «При возникновении течи такой хорошо обученный экипаж, как экипаж «Скорпиона», немедленно принял бы все необходимые меры для ее ликвидации», — записано в докладе комиссии.

„Хотя фотографии не дают никаких оснований предполагать, что подводная лодка затонула в результате взрыва одной из ее собственных торпед, — гласит доклад, — комиссия расследовала вопрос о вероятности такого взрыва».

Судя по фотоснимкам, сделанным на «Мизаре», рубка «Скорпиона» не имеет повреждений, однако она лежит на боку более чем в ста футах от носа

лодки.

Гибель «Скорпиона» часто связывают с тайной Бермудского треугольника, хотя эта катастрофа произошла гораздо ближе к Африке и Португалии, чем к Бермудам. Атомная подводная лодка «Трегаер», о которой тоже упоминают в связи с Бермудским треугольником, затонула 10 апреля 1963 года в 220 милях от полуострова Кейп-Код. Полуразрушенный корпус лодки был обнаружен несколько месяцев спустя экипажем батискафа «Триест». В результате расследования, предпринятого американским конгрессом, было установлено, что причиной гибели «Трешера» могли стать неполадки в системе водоснабжения в машинном отделении лодки.

Вне пределов пресловутого «треугольника» погибло еще несколько подводных лодок. За несколько месяцев до несчастья со «Скорпионом» в Средиземном море исчезли сразу две подлодки — французская «Минерва» и израильская «Дакар». Ни ту ни другую найти не удалось.

Через два года в нескольких милях от места исчезновения «Минервы» пропала еще одна французская подводная лодка — «Эвридика». Хотя одна из геофизических лабораторий зарегистрировала сильный подводный взрыв, а «Мизар» обнаружил часть корпуса лодки, причину катастрофы установить не удалось.

Подобно другим дорогостоящим механизмам, атомная подводная лодка может погибнуть в результате выхода из строя какой-нибудь самой незначительной детали. В марте 1973 года американская подводная лодка «Гринлинг», которая действовала в районе Бермудских островов, погрузилась на гораздо большую глубину, чем допускали ее технические характеристики. К счастью, ошибку удалось вовремя обнаружить, и «Гринлинг» благополучно вернулась на свою базу. Как рассказал один из членов экипажа, подводная лодка погрузилась более чем на 3 мили и находилась всего в двухстах футах от критической глубины, где была бы раздавлена в лепешку колоссальным давлением воды. Трагедия чуть было не произошла из-за того, что вышел из строя глубиномер. Но если бы она произошла, в анналах военно-морского флота «Гринлинг» занял бы место рядом с «Трешером» и «Скорпионом». И не менее почетное место он занял бы в Легенде о Бермудском треугольнике.

46. Июль 1969 года. Пять покинутых судов

10 июля 1969 года между Бермудскими и Азорскими островами была обнаружена трехкорпусная 41-футовая яхта «Тинмут Электрон», на которой не было ни души. Немало судов и самолетов долго и безуспешно разыскивали единственного члена экипажа этой яхты Дональда Кроухерста, лидера кругосветной гонки на одиночных яхтах.

Это было пятое [В некоторых из опубликованных ранее работах утверждалось, что в указанном районе обнаружено четыре лодки, другие сообщали о пяти. Точна последняя цифра] покинутое судно, найденное в этом районе за какие-нибудь одиннадцать дней, что побудило представителя

«Ллойда» воскликнуть: «Ну и чудеса творятся на таком пятачке такого огромного океана! Все это выглядит более чем странно».

В этом районе, очень близком, между прочим, к тому месту, где почти сто лет назад нашли «Мэри Селест», погода все это время стояла неплохая. Один эксперт, уже многие годы изучающий Бермудский треугольник, заявил, что его нисколько не удивило бы, если бы все эти экипажи оказались похищенными «летающими тарелками», поскольку трудно найти более подходящие условия для выполнения этой операции, чем захват людей с маленькой лодки посреди обширного безлюдного океана.

Через несколько дней было объявлено, что, судя по всему, Кроухерст покончил жизнь самоубийством, бросившись за борт [Кое-кто из авторов, сообщавших о случае с Кроухерстом, не считал нужным упоминать версию об его самоубийстве]. Что же касается четырех других исчезновений, то они так и остались необъясненными.

«ТИНМУТ ЭЛЕКТРОН»

Лондонская «Таймс», 11 июля 1969 г., с. 1: «Джонес Смит сообщает, что Дональд Кроухерст, участник кругосветных гонок яхтсменов-одиночек, по-видимому, погиб вчера вечером всего за несколько дней до финиша.

Его тримаран «Тинмут Электрон», на котором он должен был выиграть 5000 фунтов в кругосветном плавании на приз газеты «Санди Таймс» Золотой глобус, был обнаружен в 700 милях к юго-западу от Азорских островов.

Владелец яхты исчез, и невозможно было понять, что с ним произошло. Вахтенный журнал мистера Кроухерста, книги, документы, киноплёнки и магнитофонные ленты оставались на своих местах...

На борту тримарана остались надувная лодка и спасательный плот...

Кроухерст был основным претендентом на приз в 5000 фунтов за победу в этом безостановочном кругосветном плавании...

Вчера вечером весь Тинмут, который готовился торжественно встретить своего знаменитого земляка, был охвачен горем. Праздничное веселье сменилось трауром».

Лондонская «Таймс», 12 июля 1969 г., с. 4: «Поиски мистера Дональда Кроухерста... были прекращены вчера поздно ночью...»

«Нью-Йорк таймс», 27 июля 1969 г., с. 21: «Лондон, 26 июля. Как стало известно сегодня вечером, пропавший английский яхтсмен Дональд Кроухерст, который исчез якобы на последнем этапе своего одиночного кругосветного плавания, все 243 дня пребывания в море не покидал Атлантику.

Лондонская «Санди таймс», устроитель этих кругосветных парусных гонок, сообщила... что изучение записей в его вахтенном журнале показало, что он посылал «вводящие в заблуждение» донесения о своем местоположении, а «в конце плавания находился в состоянии значительного нервного срыва...».

Вплоть до 10 июля, когда тримаран... был найден... м-р Кроухерст считался наиболее вероятным претендентом на приз в 5000 фунтов (12 000 долларов), который газета «Санди таймс» установила за лучшее время,

показанное в этих гонках.

Но даже если бы Кроухерст вернулся [Расследование проводили Николас Томалин, издатель «Санди таймс» (устроитель гонок), и Рон Холл. Эту историю они достаточно подробно описали в своей книге «Последнее путешествие Дональда Кроухерста»], он не имел бы права ни на какой приз.

В действительности он прошел всего 4500 миль через Атлантический океан, следуя извилистым курсом к Южной Америке. Кроме того, у него была двухдневная остановка... хотя по условиям гонок яхтсмены должны были совершить кругосветное плавание без захода в порты».

Изучение вахтенных журналов, магнитофонных записей и кинолент, найденных на яхте, показало, без всякого сомнения, что Кроухерст не совершил кругосветного путешествия, как он утверждал, а в течение восьми месяцев крейсировал в южной части Атлантики, делая ложные записи в вахтенном журнале и посылая по радио фальшивые сведения о своем местоположении. Сэр Фрэнсис Чичестер, один из арбитров соревнования, начал подозревать Кроухерста задолго до того, как нашли его покинутое судно.

Как показало расследование, по мере приближения к Англии Кроухерст становился все более озабоченным: ему хотелось выиграть гонки и в то же время он сознавал, что лучше уступить приз кому-нибудь другому, чтобы его вахтенный журнал не подвергался проверке и не вскрылись «липовые» записи. Впереди него шел только Найгел Тетли. И тут судьба сыграла с ними обоими злую шутку. Поверив ложным донесениям Кроухерста, Тетли решил, что тот его нагоняет, и развил такую скорость, что яхта не выдержала, развалилась и затонула вблизи Азорских островов. Кроухерст оказался лидером гонки.

Мысль о мошеннической победе и последующей расплате, по-видимому, оказалась невыносимой для Кроухерста. Его последняя запись в вахтенном журнале, сделанная 1 июля, гласит, что утром в 11 ч 20 мин 40 с он «выходит из игры». Поскольку хронометра на яхте не оказалось, можно предполагать, что Кроухерст подошел к борту и, глядя на часы, в им самим назначенное время бросился в океан.

ОСТАЛЬНЫЕ ЧЕТЫРЕ СУДНА, ПОКИНУТЫЕ ЭКИПАЖАМИ

И. 30 июня. В нескольких сотнях миль к северо-востоку от Бермудских островов английский теплоход «Мейпл-беню» обнаружил брошенное 60-футовое судно. Никого из членов экипажа найти не удалось.

«Таймс», Лондон, 12 июля 1969 г., с. 4: «Как сообщают с борта теплохода «Мейпл-бенк», 1 июля у Северо-Западного побережья Африки было замечено 60-футовое судно, которое плавало вверх днищем».

II. 4 июля «Котопакси» встретил в океане 35-футовую яхту, которая плыла в ясную погоду без единого человека на борту.

«Таймс», Лондон, 12 июля 1969 г., с. 4: «4 июля в Центральной Атлантике видели яхту с автоматическим управлением, следовавшую курсом на восток. В кокпите 35-футовой яхты никого не было. Однако, как заявил представитель «Ллойда», это отнюдь не означает, что она была оставлена

экипажем».

III. 6 июля шведский теплоход «Голар Фрост» встретил яхту «Вагабонд» под всеми парусами и в полном порядке, за исключением одной детали: на ней не было экипажа. Объяснить его исчезновение оказалось невозможно.

«Таймс», Лондон, 12 июля 1969 г., с. 4: «2 июля примерно в двухстах милях от того места, где нашли «Тинмут Электрон», была замечена с теплохода и подобрана шведская парусная яхта «Вагабонд», оставленная экипажем».

«Нью-Йорк таймс», 13 июля 1969 г., с. 11: «[Это] была 20-футовая яхта «Вагабонд», на которой Питер Уоллин из Стокгольма отправился в одиночку в Австралию».

IV. 8 июля. Между Бермудскими и Азорскими островами английский танкер «Хилисома» обнаружил 36-футовую яхту без команды на борту. Ничем нельзя было объяснить, почему она оставлена экипажем.

«Нью-Йорк таймс», 13 июля 1969 г., с. 11: «[Дрейфующий предмет оказался] перевернувшейся 38-футовой яхтой».

«ИНФО Журнал», осень 1969 г., с. 5: «8 июля 1969 г. Английский танкер «Хэлсона» прошел мимо перевернувшейся яхты неустановленной величины, днище которой было сплошь облеплено морскими уточками [Морские уточки — ракообразные, обитающие главным образом в теплых морях; нередко прикрепляются к днищам судов. — Прим. ред.]».

Как показало расследование, все эти яхты были обнаружены, когда стояла прекрасная погода. Здесь не было ни штормов, ни тем более судов, терпящих бедствие. Первый ураган в этом сезоне — «Анна» — достиг этого района лишь 31 июля. В книге Томалина и Холла о Кроухерсте подтверждается, что погода была благоприятная.

Однако в первоначальных сообщениях обо всех этих исчезновениях были некоторые неточности. В информации о судне, обнаруженном 30 июня, не было сказано, что оно перевернулось и что нашли его не в районе Бермуд, а у берегов Африки.

Экипаж яхты, которую встретили 4 июля, очевидно, «включил авторулевого» и вовсе не испытывал никаких трудностей.

К сожалению, нет объяснения тому, что без экипажа оказался «Вагабонд», 20-футовый шлюп. Так и не удалось проверить, была ли последняя запись в вахтенном журнале действительно сделана 2 июля, поэтому невозможно установить, сколько дней и миль «Вагабонд» дрейфовал по океанским просторам.

В первоначальной информации о яхте, замеченной 8 июля, не было указано, что она перевернулась, а днище было сплошь покрыто морскими уточками. По-видимому, она дрейфовала довольно длительное время.

«Пикарди» обнаружил «Тинмут Электрон» в пункте с координатами 33°1Г

с. ш., 40°28'8242; з. д., или примерно в 700 милях к юго-западу от Азорских островов и в 1300 милях к северо-востоку от Бермуд. Мы не знаем точного местоположения остальных четырех судов, но, судя по всему, их нашли в том же самом районе Атлантики, где находилась яхта Кроухерста, то есть на весьма значительном расстоянии от Бермудского треугольника.

47. Август 1969 года. Билл Верити

В августе 1969 года к северу от Пуэрто-Рико исчез известный мореплавател Билл Верити из Форт-Ло-дердейла (Флорида) вместе со своей 20-футовой парусной яхтой «Бренданзе боулд». Это был опытный моряк, уже пересекавший океан в одиночку на 12-футовой яхте.

В 1969 году Билл Верити отправился из Ирландии через океан в лодке, сделанной наподобие той, в которой, по его предположениям, ирландский монах Брен-дан Смелый еще в 550 году достиг Флориды.

21 августа 1969 года морская береговая охрана США обратилась ко всем судам с просьбой оказать помощь Верити, который, как было известно, находился в опасной близости к району, где бушевал ураган «Дебби». О Верити не было никаких известий до тех пор, пока 14 сентября он благополучно не прибыл на остров Сан-Сальвадор, заявив при этом, что уже считал себя «покойником».

30 сентября 1973 года я позвонил Верити, который в это время находился в Нью-Йорке в своей штаб-квартире при судостроительной компании «Баунти лонч инкорпорейтед» на Саут-Стрит-Сипорт, где строил новый парусник, намереваясь пройти по маршруту капитана Блая.

Верити рассказал мне о встрече с ураганом «Дебби», о пятидневной битве с ветром, волнами и молниями, какие только может нарисовать самое пылкое воображение, но он действительно завершил свое путешествие.

Билла Верити очень позабавил рассказ о том, как его сочли жертвой Бермудского треугольника, но он сказал, что это для него не ново, поскольку его уже несколько раз объявляли погибшим при самых разных обстоятельствах.

48. Ноябрь 1970 года. «Джилли Бин» и «Пайпер Команч»

В ноябре 1970 года Бермудский треугольник унес еще две жертвы. Прогулочная яхта «Джилли Бин» пропала вблизи Багамских островов, а самолет «Пайпер Команч» бесследно исчез, совершая перелет из Уэст-Палм-Бича на Ямайку. Ни яхта, ни самолет не послали сигнала бедствия.

«Майами геральд», четверг, 26 ноября 1970 г., с. 22D: «„Треугольник" поглотил самолет и судно Зловещий Бермудский треугольник в Атлантике, очевидно, поглотил еще две жертвы: одномоторный самолет и 42-футовую прогулочную яхту, которые исчезли в районе Багамских островов.

Самолет и яхту, о которых нет никаких сведений с тех пор, как они покинули южную Флориду, разыскивают самолеты морской береговой охраны и военно-воздушных сил... Яхта вышла 15 ноября из Майами на остров Андрос, а самолет вылетел в понедельник из аэропорта Уэст-Палм-Бич на Ямайку.

На борту яхты находились ее владелец... его жена, возможно, еще один пассажир и собака. Как сообщила морская береговая охрана... на борту [был] груз — пять тонн содовой воды.

Самолет «Пайпер Комапч», принадлежащий авиакомпании «Орландо», вылетел из аэропорта Уэст-Палм-Бич в понедельник в 15 ч 45 мин в четырехчасовой полет с запасом горючего на шесть часов. Кроме пилота... было еще два жителя Атланты».

«Майами геральд», суббота, 28 ноября 1970 г., с. 28: «Бермудский треугольник отпускает яхту Ричард Уоллес. В пятницу с наступлением темноты в Майами неожиданно приплыло 42-футовое судно «Джилли Бин» с тремя пассажирами на борту, не подозревавшими даже, что с их появлением вся поисковая операция вдруг обрела обнадеживающий, хотя и не полностью удовлетворительный конец.

«Перед самым заходом солнца один из наших вертолетов увидел, как они преспокойно плывут в направлении Правительственного канала», — заявил представитель морской береговой охраны в Майами.

В поисках «Джилли Бин» и небольшого аэроплана шесть разведывательных самолетов... два катера и три моторные лодки прочесали в районе Багамских островов участок Атлантического океана площадью не менее 30 тыс. кв. миль.

До вечера пятницы... не удалось найти никаких следов самолета, на котором улетели три жителя Атланты. Поиски самолета приостановлены и не будут возобновлены, пока морская береговая охрана не получит каких-нибудь сведений о его местонахождении.

У пассажиров «Джилли Бин»... не было трудностей в пути, и они не имели представления о том, что их разыскивают...

«О том, что они пропали, сообщил сын владельца яхты, — сказал представитель морской береговой охраны. — Малый немного перенервничал».

Многие считали, что и «Джилли Бин», и пропавший самолет... стали жертвами зловещей зоны Атлантики, которую называют Бермудским треугольником».

История с «Джилли Бин» свидетельствует о том, как охотно приписываются козням Бермудского треугольника все происшествия, случающиеся в этом районе. Известие о том, что яхта целой и невредимой вернулась в Майами, не получило такой широкой прессы, как первоначальное сообщение об ее «исчезновении». Эта история говорит также о том, что поиски могут не увенчаться успехом, даже если разыскиваемое судно или самолет

находятся в районе поисков. «Джилли Бин» искали не менее трех дней и увидели лишь тогда, когда она уже входила в родной порт.

«Пайпер Команч» найти не удалось. Это еще один случай, когда из-за наступившей темноты поиски пришлось начать с большим опозданием. В момент исчезновения самолета погода по всем доступным данным стояла хорошая. Он поднялся в воздух в 15 ч 45 мин, чтобы совершить четырехчасовой перелет, и последнее сообщение от него было принято через 31 минуту после взлета. Однако опасения за судьбу самолета и его пассажиров могли возникнуть не раньше, чем в 17 ч 30 мин, когда пилот не сообщил, как было запланировано, свое местоположение по маршруту (при условии, что он составил план полета), но возможно, что такие опасения возникли лишь в 20 ч 00 мин... когда самолет не прибыл на Ямайку. Отчеты об этой катастрофе не отличаются полнотой, однако несомненно, что поиски начались лишь на следующее утро... Океан получил по крайней мере двенадцать часов на то, чтобы скрыть обломки.

Время суток, когда происходил этот полет, имеет немаловажное значение и по ряду других причин. Во-первых, по сведениям Федерального авиационного управления у пилота было лишь удостоверение пилота-любителя без права пилотирования по приборам. Между тем полет ночью, вдали от освещенных районов требует умения пилотировать по приборам в не меньшей степени, чем «слепой полет» в плохую погоду: условия примерно одинаковы. В обоих случаях у пилота нет никаких внешних ориентиров, и он должен вести самолет и выдерживать правильный курс, руководствуясь исключительно показаниями приборов. Если во время ночного полета погода хоть немного портится, пилот, не умеющий вести машину по приборам, немедленно попадает в критическую ситуацию.

А во-вторых, если «Команч» потерпел аварию после 17 ч 00 мин, пилоту пришлось приводниться в темноте, что делало еще более вероятным трагический исход.

49. Апрель 1971 года. «Элизабет»

В начале 1971 года из Форт-Лодердейла в Венесуэлу вышла «Элизабет» — 191-футовый, переоборудованный в сухогруз танкодесантный корабль с грузом макулатуры. Это судно водоизмещением 2000 тонн принадлежало компании «Ориноко шиппинг компани». 5 апреля компания получила сообщение, что «Элизабет» минует Багамские острова. Больше от нее не было никаких известий. Несмотря на интенсивные поиски по всему маршруту, никаких следов судна обнаружить не удалось.

Поскольку это было «старое корыто», ходили слухи, что судно развалилось и затонуло. Но в этом случае в районе поисков должны были плавать сотни кип использованной бумаги, которую наверняка заметили бы участники поисков. Что же произошло с «Элизабет»?

Ну, прежде всего она могла просто затонуть, и тогда никакая бумага там бы не плавала.

Я долго и безуспешно искал хоть какую-нибудь информацию об «Элизабет». Ничего не нашел в публикациях «Ллойда». Ни малейшего упоминания об «Элизабет» вплоть до 15 апреля не было ни в «Нью-Йорк таймс», ни в «Майами геральд». Редакция «Обзора затонувших судов», издаваемого морской береговой охраной, сообщила мне, что, хотя немало судов носят это имя, среди них нет ни одного водоизмещением около 2000 тонн, ни одного бывшего танкодесантного корабля и ни одно из них не затонуло. В Американском бюро судоходства не нашли никаких сведений о судне по имени «Элизабет», равно как и о компании под названием «Ориноко шиппинг компани».

Я изучил раздел о владельцах судов в справочнике «Торговые суда Соединенных Штатов», но этой компании не нашел, не числилась она и в других корабельных справочниках.

Правда, и компания и судно могли принадлежать какому-нибудь иностранному судовладельцу. В этом случае их не было бы в изданиях морской береговой охраны и Американского бюро судоходства. Не исключена возможность, что название судна приводится в Легенде неправильно...

В это время не было ни бурь, ни дождей. Напротив, в апреле Флорида страдала от самой сильной засухи за последние пятнадцать лет. В национальном парке Эверглейдс полыхали пожары, а в городах пришлось ввести ограничения на потребление воды.

50. Октябрь 1971 года. «Эль Кэриб»

Вечером 15 октября 1971 года грузовое судно «Эль Кэриб», направлявшееся из Колумбии в Доминиканскую Республику, сообщило по радио, что войдет в порт на следующее утро в 7 ч 00 мин. С тех пор об этом 338-футовом судне, самом крупном в доминиканском торговом флоте, не было никаких известий.

«Сан-Хуан стар», суббота, 16 октября 1971 г., с. 1: «Ивонн Белтцер. Владелец торгового судна «Эль Кэриб», которое уже на четыре дня опаздывает с прибытием из Барранкильи (Колумбия) в Санто-Доминго, заявил в пятницу, что, по его мнению, судно было захвачено и отведено на Кубу.

Диего Бордас, владелец доминиканской судоходной фирмы «Бордас лайнз», использующей в своих операциях это 338-футовое судно, сообщил... что он пытался связаться по телефону с Гаваной, чтобы что-нибудь узнать о пропавшем судне.

Тем временем с четверга в Карибском море проводятся интенсивные поиски судна... [на] площади 36 тыс. кв. миль.

Экипаж «Эль Кэриба» состоит из 28 доминиканцев и 2 колумбийцев. Последнее сообщение с судна было принято [в воскресенье] 10 октября, в

полдень, на следующий день после его выхода из Барранкильи с грузом цементного клинкера.

В воскресенье капитан судна «Селсо Эскуэа» сообщил по радио, что находится в 240 милях от Барранкильи и предполагает прибыть в Санто-Доминго во вторник в пять часов утра.

По словам Бордаса, Эскуэа выходил на связь с компанией каждые 24 часа. Он полагает, что судно могли похитить...

«Если бы судно перевернулось или начало тонуть, — сказал он, — сработала бы автоматическая сигнальная система, которая автоматически посылает в эфир сигнал бедствия. Кроме того, оба надувных спасательных плота были оборудованы автоматическими радиомаяками».

«Думаю, что «Эль Кэриб» был похищен на следующий день после выхода из Барранкильи, — сказал он. — Когда судно похищают, радиосвязь прекращается».

Бордас даже выдвинул теорию, что несколько колумбийских партизан спрятались на судне, поскольку «в Колумбии трудно похитить самолет, но ничего не стоит пробраться на судно».

Между тем морская береговая охрана сообщила, что намерена продолжать поиски «Эль Кэриба»...

По всему 580-мильному маршруту «Эль Кэриба» за это время прошло сравнительно немного судов, поскольку бастуют докеры восточного побережья».

«Сан-Хуан стар», 19 октября 1971 г., с. 3: «Марго Ирис. Возможно, мы никогда не узнаем... где находится «Эль Кэриб», поскольку в понедельник морская береговая охрана прекратила поиски, а из Гаваны сообщили, что на Кубе этого судна нет...».

«Сан-Хуан стар», 23 октября 1971 г., с. 14: «Ивонн Белтлер. Полагали, что судно, севшее на мель на банке Китасуэно у побережья Никарагуа, и есть пропавший доминиканский сухогруз «Эль Кэриб», однако оказалось... что это пароход «Никодемос», либерийское грузовое судно...

Как заявил представитель морской береговой охраны, „судьба судна остается загадкой“».

«Бюллетень Ллойда», 23 ноября 1971 г.: «„Кэриб“. Лондон, 22 ноября. В ответ на ваш запрос, представители «Ллойда» в Барранкилье сообщают в письме от 16 ноября:

„О теплоходе «Кэриб» нет больше никаких известий“».

Всевозможных предположений высказывалось немало, однако о судьбе судна мы по-прежнему ничего не знаем. Один бывший доминиканский моряк утверждал, что судно затонуло, поскольку слишком много похити телей должно было бы пробраться на «Эль Кэриб», чтобы захватить такое большое

судно. Однако похищение в феврале 1974 года в Пакистане сухогруза водоизмещением 11 тыс. тонн свидетельствует о том, что захватить «Эль Кэриб», гораздо меньшее судно, не представляло бы особых трудностей.

В январе 1974 года я получил письмо от главного редактора газеты, выходящей в Санто-Доминго, по совпадению тоже под названием «Эль Кэриб». Как он писал, друзья капитана Селсо Эскуэа рассказывали, что во время последнего рейса судно получило серьезные повреждения, и они думают, что оно затонуло. Какие именно повреждения получило судно, письмо не уточняет.

Если верить Легенде, последнее сообщение с «Эль Кэриба» было получено 15 октября и из него следовало, что судно прибудет в порт на следующее утро... Однако в газетах сказано, что последнее сообщение было передано в полдень 10 октября, и оно гласило, что «Эль Кэриб» прибудет в Санто-Доминго утром 12 октября. В тот момент, когда передавалось это сообщение, судно было еще довольно далеко от Доминиканской Республики; оно находилось в Карибском море где-то на полпути между Венесуэлой и Санто-Доминго.

Я не нашел сообщений о штормах в районе Карибского моря в тот период времени, когда исчез «Эль Кэриб», однако это вовсе не значит, что погода там была хорошая.

51. Февраль 1972 года. «В. А. Фогг»

Первого или вскоре после первого февраля 1972 года где-то к югу от Галвестона исчез 572-футовый танкер «В. А. Фогг». Он должен был выйти в Мексиканский залив, промыть там свои танки и вернуться. Поиски начались вскоре после того, как он не прибыл в порт в назначенное время. Хотя кое-какие обломки находили чуть ли не каждый день, само судно было обнаружено лишь 14 февраля, когда водолазы наткнулись на его остов южнее Фрипорта на глубине 90 футов.

Морская береговая охрана не знала, что случилось с членами экипажа, поскольку все тридцать восемь человек бесследно исчезли. Но что самое потрясающее, тридцать девятый человек — капитан танкера — был найден у себя в каюте, сидящим за столом с кофейной чашкой в руке.

Почему судно затонуло так быстро, что радист не успел включить автоматический сигнал «SOS»? Почему экипаж не смог воспользоваться спасательными средствами? Почему капитан погиб, так и не узнав о надвигающейся катастрофе? По-видимому, у этой загадки нет реального объяснения.

«Галвестон дейли ньюс», понедельник, 14 февраля 1972 г., с. 1: «Дэвид Лайонс. В воскресенье тайна танкера «В. А. Фогг» была по крайней мере частично разгадана, когда группа водолазов установила название судна, обнаруженного несколько ранее на дне Мексиканского залива.

Оно находится на глубине 90 футов примерно в 50 милях к юго-востоку отсюда.

Водолазы с «Мисс Фрипорт»... которые в субботу нашли танкер с помощью гидролокационного оборудования, прочитали название злополучного судна на его борту...

«Б. А. Фогг» вышел 1 февраля из Фрипорта, чтобы, отойдя миль на пятьдесят от берега, промыть пустые танки, в которых был бензол — взрывоопасный углеводород. Кроме юго, танкер использовали для транспортировки ксилола. Промыв танки, «В. А. Фогг» должен был идти в Галвестон, однако с тех пор, как он вышел из Фрипорта, ни о судне, ни о членах его экипажа не было никаких известий».

«Галвестон дейли ньюс», 15 февраля 1972 г., с. 1: «Джоэл Киркпэтрик. В понедельник на борту развороченного взрывом танкера «В. А. Фогг» водолазы обнаружили тела погибших...

Как сообщают из Фрипорта, водолазы... нашли в штурманской рубке труп человека, одетого в полную форму; рука другого торчала из-под обломков.

Тела не были изуродованы взрывом... однако никаких попыток опознать их пока предпринято не было.

«Это был чертовски сильный взрыв, — сказал один из водолазов. — Бак изогнут вправо на сорок пять градусов. Большая часть носа свернута на сторону...»

По-видимому в трюме танкера произошел взрыв, направленный от середины судна к носу, и судно было обречено.

То, что еще недавно было огромным 572-футовым танкером «Т-2»... теперь на экране гидролокатора выглядело нагромождением обломков длиной около 450 футов».

«Галвестон дейли ньюс», 16 февраля 1972 г., с. 1: «Джоэл Киркпэтрик. В тот самый день, когда исчез танкер «В. А. Фогг», перед реактивным самолетом одного из пилотов-инструкторов НАГА, пробив облака, вдруг возник грибовидный столб дыма высотой около двух миль, со светящейся верхушкой...

Пилот показал, что сначала он подумал об извержении подводного вулкана. Верхушка гриба была больше мили в поперечнике и продолжала расти...

Первое сообщение о грибовидном облаке дыма поступило 1 февраля в 16 ч 04 мин. «Похоже на то, что в воде произошел взрыв... Ничего страшнее я не видел».

Один очевидец говорил... что слышал, как со стороны Мексиканского залива, откуда-то с юго-востока, донесся грохот взрыва. „Сначала был сильный грохот, — сказал он, — а потом звуки еще пяти взрывов один за другим и ни секунды перерыва между ними"».

«Галвестон дейли ньюс», 19 февраля 1972 г., с. 1: «Водолазы-аквалангисты... извлекли тело одного из погибших... и подняли

его на поверхность...

В пятницу на заседании комиссии... один из бывших членов экипажа затонувшего танкера рассказал, что видел, как труба танкера извергала искры и дым, в то время как он перевозил легковоспламеняющиеся химикаты». «Галвестон дейли ньюс», 20 февраля 1972 г., с. 1:

«Как сообщил лейтенант Тони Солано из полицейского управления, тело, поднятое с затонувшего танкера «В. А. Фогг», было подвергнуто экспертизе и оказалось останками капитана судна...»

Идентификация личности была произведена, по-видимому, по данным экспертизы зубов.

Это несчастье произошло так далеко от Бермудского треугольника, что никто из авторов, кроме двух, даже не упоминает о нем. Что же касается этих двух, то один из них рассказывает историю танкера, не усматривая в ней ничего таинственного, а рассказ второго я привел в самом начале этой главы. Именно его версию обстоятельств гибели танкера я расследовал, поскольку убежден, что ее будут многократно повторять в будущих статьях о Бермудском треугольнике.

Хотя расследование, предпринятое морской береговой охраной, и судебное следствие еще продолжаются, можно с уверенностью сказать, что судно затонуло в результате взрыва его огнеопасного груза. Точная причина взрыва неизвестна, но называют несколько возможных источников воспламенения химикатов, находившихся на борту судна.

Невыясненным остался только вопрос, действительно ли капитан был обнаружен сидящим в своей каюте с кофейной чашкой в руке. В газетах нет подробностей о том, как были найдены тела погибших. В номере от 15 февраля «Галвестон дейли ньюс» сообщает, что «в штурманской рубке был обнаружен труп одетого в полную форму человека», а в номере от 20 февраля «Хьюстон пост» утверждает, что тело капитана «находилось в штурманской рубке». Сопоставляя два эти сообщения, можно заключить, что останки капитана находились в штурманской рубке.

Чтобы окончательно убедиться в правильности этого вывода, я встретился с несколькими лицами, которые участвовали в расследовании, рассказал им историю о капитане и спросил, насколько она соответствует действительности.

Лейтенант Солано, следователь судебно-медицинской экспертизы Галвестонского округа, ответил, что как раз находился в госпитале, когда туда привезли три трупа. Все они были обнаружены в штурманской рубке, и по отпечаткам пальцев можно заключить, что один из них — капитан. Солано добавил, что история с кофейной чашкой — совершеннейшая чепуха.

Джоэл Киркпэтрик, издатель «Галвестон дейли ньюс», рассказал:

«Я был автором всего, что напечатано у нас о гибели танкера «В. А. Фогг», с самого начала.

Здесь все об этом деле: от первого сообщения «о неприбытии судна» до первого полученного описания взрыва; тут сведения и о проводившемся

морской береговой охраной расследовании, и о ходе судебного следствия, и о борьбе водолазов-аквалангистов за сохранение палубных надстроек судна, привлекавших туристов, словом, полный рассказ.

Все это время я ни от кого не слышал о том, что [капитан], когда его нашли, еще сжимал в руке кофейную чашку.

Его тело нашли не в капитанской каюте, а плавающим под самым потолком в рулевой рубке [рядом со штурманской]. Водолазы морской береговой охраны подняли его на поверхность. И никто из них не сообщал, что у него в руке было что-то зажато.

Думаю, что вся эта история с кофе — вымысел чистой воды. Голые факты о гибели танкера «В. А. Фогг» настолько драматичны сами по себе, что не нуждаются ни в каком вымысле».

16 января 1974 года мне позвонил лейтенант Артур Уайтинг из отдела расследования катастроф морской береговой охраны в Вашингтоне. Хотя доклад по результатам расследования в окончательном виде еще не был готов, Уайтинг по моей просьбе просмотрел содержащиеся в нем материалы. Он узнал, что тело капитана плавало в штурманской рубке под самым потолком в углу, его руки и ноги свисали вниз. Возле него плавала часть деревянного штурманского стола, однако никаких упоминаний о кофейной чашке в материалах расследования не было. Были обнаружены еще два тела, одно из которых удалось опознать.

4 марта 1974 года капитан 3-го ранга Ф. А. Райе, начальник отдела расследования катастроф, написал мне, что капитан 3-го ранга У. И. Уэйли, секретарь комиссии по расследованию обстоятельств гибели танкера «В. А. Фогг», подтвердил достоверность всех этих фактов на основании протокола вскрытия тела, принадлежавшего, как позднее было установлено, капитану.

Нет ничего труднее попытки доказать, что чего-то не было, если кто-то утверждает, что оно было. В данном случае сделать это было сравнительно легко, поскольку событие произошло совсем недавно и множество людей еще могут рассказать о действительном положении вещей. Но если бы катастрофа произошла много лет назад, пожалуй, было бы уже невозможно установить, что эпизоды, приводимые как факты, на самом деле являются вымыслом.

52. Март 1973 года. «Норт Вэриент» и «Анита»

Если бы чудом не удалось спасти этого моряка, в марте 1973 года Бермудский треугольник получил бы самый большой трофей за всю историю своего существования. Но моряка спасли, и он рассказал, что произошло с судном.

21 марта, в среду, «Норт Вэриент» вышел из Норфолка в Гамбург с грузом апалачского угля. Через два дня сразу же после полудня этот 541-футовый сухогруз водоизмещением 13 тыс. тонн радировал, что тонет в 150 милях к юго-востоку от Кейп-Мей, штат Нью-Джерси, и экипаж садится в шлюпки. Скорость ветра в это время составляла 85 миль в час, а волны достигали 35–45

футов в высоту.

Спасательные самолеты и суда поспешили на помощь, однако «Киттуойк», первым прибывший к месту катастрофы, не нашел ни судна, ни обломков, ни людей. Допуская, что могли быть переданы неверные координаты судна, морская береговая охрана начала методичные поиски на площади 6400 кв. миль со стороны квадрата 80 миль и центром в точке, соответствующей предполагаемому местоположению.

В воскресенье в трехстах милях к востоку от Кейп-Генри, штат Виргиния, был замечен человек (оказалось впоследствии, что это был двадцатитрехлетний норвежский моряк Стейн Габриэльсен), которого бросало вверх и вниз на большом оранжевом плоту среди громящихся со всех сторон валов. Хотя Стейн Габриэльсен был измучен и умирал от жажды, проведя три ужасных дня во власти ледяного ветра и бушующего моря, он сохранил волю и присутствие духа. Наблюдателю с другого самолета, который вел поиск в сорока милях отсюда, показалось, будто он видит человека, цепляющегося за предмет, напоминающий дверь, однако повторные прочесывания всего этого района показали, что наблюдатель ошибся.

Габриэльсен рассказал, что во время шторма на судно была сорвана крышка люка размером 40х40 футов и гигантские волны тотчас же затопили два грузовых трюма. «Норт Вэриент» затонул через пять минут после того, как была отдана команда покинуть судно.

Пока Габриэльсен отлеживался в госпитале на борту авианосца «Индепенденс», продолжались поиски остальных членов экипажа «Норт Вэриет», а также членов экипажа еще одного норвежского судна, которое пропало в тот самый день, когда спасли Габриэльсена.

Это судно — «Анита» — было точной копией «Норт Вэриента». «Анита» тоже везла уголь в Гамбург. Она вышла из Норфолка на два часа позднее, чем «Норт Вэриент»; тот же самый шторм стал роковым и для нее. Однако «Анита» не передала сигнала «SOS». Представитель судна в Норфолке известил морскую береговую охрану, что после того, как «Анита» вышла из порта, ему так и не удалось установить с ней радиосвязь.

Через несколько дней в море нашли спасательный круг с надписью «т/х „Анита“», но это был единственный предмет, оставшийся после исчезновения этих двух, как говорят, самых больших из всех исчезнувших грузовых судов.

«Анита» стала одним из персонажей Легенды о Бермудском треугольнике. В одной статье, опубликованной совсем недавно, гибель «Аниты» представлена как необъяснимая загадка, но автор статьи почему-то забыл упомянуть про шторм, про «Норт Вэриент» и про Стейна Габриэльсена.

53. Октябрь 1973 года. «Линда»

Осенью 1973 года я узнал из нескольких источников, что морская береговая охрана запретила проход судов через Бермудский треугольник, поскольку этот район представляет опасность для судоходства. Один из тех, кто

поведал мне эту новость, услышал ее по радио, когда путешествовал по Канаде; другой якобы прочитал об этом в газете.

Однако, до сообщений газет «Аризона рипаблик» и «Майами геральд», а также службы информации Седьмого округа морской береговой охраны, на самом деле все было совершенно иначе.

История эта началась еще в начале месяца, когда к северу от Кубы в открытом море были обнаружены два горящих кубинских рыболовных судна без экипажей. Вскоре в этом же районе исчезло американское рыболовное судно «Линда». И тогда государственный департамент через морскую береговую охрану опубликовал предостережение, в котором Старый Багамский пролив севернее Кубы был объявлен «опасной зоной». Это предостережение относилось ко всем судам, плавающим под американским флагом, и предлагало им обходить Кубу как можно дальше до тех пор, пока не будет выяснено, что произошло с рыболовными судами.

Представитель морской береговой охраны заявил, что это необычное предостережение вызвано «двумя инцидентами, объяснить которые можно довольно однозначно».

Обычная карта района Флорида — Куба — Багамские острова может легко ввести в заблуждение. Она не содержит указаний на морские глубины и поэтому создает превратное представление о том, что судно, плывущее из Майами к островам Вест-Индии, может пройти южнее Багамских островов, оставаясь на большом расстоянии от Кубы. Хотя небольшие суда, возможно, и могут избрать этот путь в хорошую погоду, для большинства судов это трудно сделать, так как при этом нужно пересечь Большую Багамскую банку. Банка, расположенная к югу от Багамских островов и по величине примерно равная Флориде, представляет собой район мелководья, изрезанный коралловыми рифами, утесами, песчаными косами и отмелями, чуть возвышающимися над водой или едва скрытыми под ее поверхностью. Существует лишь два глубоководных морских пути, ведущих на юго-восток от Майами: это пролив Провиденс севернее Нассау и Старый Багамский пролив близ Кубы. Старый Багамский пролив имеет около ста миль

в длину, от двенадцати до двадцати миль в ширину и непосредственно прилегает к Кубе. Большие суда в любом случае должны проходить через этот пролив и никак не могут обогнуть Кубу на сколько-нибудь значительном расстоянии от нее.

Вскоре после того, как было опубликовано предостережение морской береговой охраны, группа кубинских эмигрантов, так называемый Фронт национального освобождения, во всеуслышанье объявила, что она организовала нападение на кубинские рыболовные суда и уничтожила их, потому что на них якобы находилась электронная аппаратура для радиоперехвата. Один из рыбаков был убит, а остальные одиннадцать высажены в спасательные шлюпки и оставлены в открытом море. Радио Гаваны сообщило, что их удалось спасти.

Швейцарское посольство в Гаване поставило в известное гь американскую морскую береговую охрану о том, что «Линда» была задержана и отведена в

кубинский порт вместе со своим экипажем из трех человек. Через три недели «Линда» и ее экипаж были освобождены, не понеся никакого ущерба. Вместе с ней был освобожден и «Грасиа а Диос», еще одно американское судно, задержанное в тот же самый период времени.

23 октября государственный департамент отменил свое предостережение.

Хотя с самого начала было очевидно, что «Линда» не исчезла, а была задержана в качестве ответной меры за уничтожение двух кубинских рыболовных судов, этот случай достаточно убедительно показал, как любое происшествие в этом районе приписывается Бермудскому треугольнику. Для чех, кто слышал о «треугольнике» и не имеет ни малейшего представления о его географии, было вполне естественным предположить, что это предостережение было приказом «закрыть» Бермудский треугольник для судоходства.

54. Море дьявола

Бермудский треугольник не единственное место на земном шаре, где суда и самолеты пропадают гораздо чаще, чем предписывают законы вероятности. К юго-западу от Японии находится предательское Море дьявола, которого японцы стали бояться как огня из-за случившихся в нем многочисленных необъяснимых исчезновений.

Сначала японские власти не обращали на это особого внимания, считая, что пропадают главным образом небольшие рыболовные суда, легко переворачивающиеся даже в самый незначительный шторм. Однако они насторожились, когда между 1950 и 1954 годами исчезло девять судов — неправдоподобно много для такого маленького района. И это были не крошечные рыболовные суденышки, а крупные грузовые суда, оборудованные по последнему слову техники надежными двигателями и радиостанциями; и все они исчезли, когда стояла прекрасная погода. Насколько известно, только один из них успел послать сигнал бедствия. Японское правительство было настолько встревожено, что решило тщательно обследовать весь этот район. Результат? Одно из исследовательских судов — «Кайо-мару» — взорвалось, попав в зону извержения подводного вулкана. Осознав, что одной только вулканической деятельностью нельзя объяснить все катастрофы, особенно гибель самолетов, японское правительство объявило Море дьявола опасной зоной.

Специалисты часто указывают на сходство между Морем дьявола и Бермудским треугольником, поскольку оба они находятся у юго-восточного побережья ближайшего участка суши и с одинаковым аппетитом поглощают зазевавшиеся суда.

Первоначальным источником информации о Море дьявола были четыре статьи, появившиеся в «Нью-Йорк таймс» в начале 50-х годов.

«Нью-Йорк таймс», суббота, 27 сентября 1952 г., с. 35: «Токио, 26 сентября (АП). Как сообщили сегодня вечером японские власти, мощная волна или извержение подводного вулкана стали причиной гибели японского исследовательского судна, пропавшего с тридцатью одним человеком на борту.

Катера японской морской береговой охраны и самолеты американских военно-воздушных сил не нашли никаких следов «Кайо-мару № 5» водоизмещением 210 тонн, который исчез во вторник в 200 милях к юго-востоку от Токио. Судно исследовало риф Мёдзин, поднявшийся со дна моря две недели назад в результате мощного подводного взрыва. На борту пропавшего судна было девять ученых и экипаж из двадцати двух человек, направлявшихся к этому кипящему котлу.

Представитель центральной метеорологической обсерватории заявил, что „Кайо-мару“, очевидно, засосало в кратер подводного вулкана».

Ёнэкити Ягидзава, директор морской береговой охраны, сказал: «Весьма вероятно, что возникшая волна захлестнула судно, и оно пошло ко дну». Он припомнил, что в среду севернее рифа была замечена сильная волна. Извержение вулкана происходило во вторник и снова началось сегодня».

«Нью-Йорк таймс», 28 сентября, воскресенье, 1952 г., с. 30: «Токио, 27 сентября (АП). По сообщению японской морской береговой охраны, можно считать установленным, что научно-исследовательское судно... взорвалось, приблизившись к извергающемуся подводному вулкану...

Самолеты американских дальневосточных военно-воздушных сил и японские суда безуспешно прочесывали весь этот район. С борта одного из кораблей были замечены обломки, а сегодня японский патрульный катер подобрал буй со злосчастного судна».

«Нью-Йорк таймс», вторник, 30 сентября 1952 г., с. 2: «Токио, 29 сентября (Рейтер). Как сообщили сегодня морские власти, на прошлой неделе возле рифа Мёдзин, в 200 милях к югу от Токио, вулканический взрыв и образовавшаяся волна поглотили еще одно японское судно. 60-тонный «Тосуи-мару» с неустановленным количеством людей на борту исчез после того, как в этом районе был зарегистрирован взрыв... вызвавший мощную волну».

После этого в печати более двух лет не появлялось никаких сообщений о происшествиях в этом районе, пока наконец...

«Нью-Йорк таймс», 16 января 1955 г., V, с. 8: «Токио, 15 января (Рейтер). Слабый радиосигнал, принятый сегодня в Токио, рассказал перепуганным японским рыбакам, что Море дьявола, ставшее за последние пять лет кладбищем для девяти кораблей, наконец-то не справилось с одной из своих жертв.

Этот радиосигнал был передан инспекционным судном японской морской

береговой охраны «Синьё-мару» [Правильное название судна — «Сихъё мару»], поиски которого начались вчера, через десять дней после того, как оно пропало вместе с экипажем из четырнадцати человек. Судно пропало в хорошую погоду, как и суда, исчезнувшие ранее.

Радиосвязь с судном была потеряна сразу же после того, как оно попало в тот самый район — примерно в семидесяти милях от Восточного побережья Японии, — где исчезли девять других судов и 215 человек их экипажей. Лишь одно из них — патрульное судно рыболовного промысла, третье по счету среди исчезнувших, — оставило после себя кое-какие следы в виде обломков и тел погибших.

Ужас охватил окрестные рыбацкие селения, когда стало известно, что пропал 144-тонный «Синьё-мару». Рыбаки говорили о «дьяволе», затаившемся в прибрежных водах. Морская береговая охрана объявила этот район «особо опасной зоной».

Неожиданное восстановление связи с «Синьё-мару» означает, что лишь неисправность радиоаппаратуры на борту судна помешала его экипажу сообщить о себе несколько раньше. В радиограмме говорится, что экипаж чувствует себя хорошо, на борту все в порядке, судно идет курсом на Урага, расположенный в тридцати милях отсюда».

Многие эпизоды из Легенды о Море дьявола вызвали у меня недоумение.

Во-первых, нет ничего загадочного в истории с «Кайо-мару», как это пытаются изобразить авторы некоторых статей. Хотя разрушение судна подводным вулканом — случай необычный, его едва ли можно отнести к категории таинственных.

Во-вторых, сравнивая многочисленные рассказы о Море дьявола, нетрудно прийти к выводу, что все они очень похожи друг на друга. Источником информации для них служили либо статьи из «Нью-Йорк таймс», либо публикации, основанные на этих статьях.

В-третьих, в Легенде речь идет лишь о периоде с 1950 по 1954 год. Если это такой опасный, загадочный район, то почему за последние двадцать лет о нем не опубликовано никаких новых материалов?

В-четвертых, Легенда искажает последовательность событий, связанных с исчезновением «Кайо-мару». Если верить Легенде, японское правительство, встревоженное исчезновением многочисленных судов в Море дьявола, направило туда «Кайо-мару», научно-исследовательское судно, для соответствующего расследования. А оно взорвалось! На самом деле «Кайо-мару» было направлено туда для изучения нового вулкана за несколько лет до того, как исчезли остальные суда.

В-пятых, хотя Легенда красочно повествует об исчезновении девяти судов и многих самолетов, она не сообщает о них никаких подробностей, если не считать «Кайо-мару».

Чтобы несколько обновить информацию двадцатилетней давности, я отправил множество писем в Японию и на ближайшие к ней острова и получил

немало ответов.

Посольство Соединенных Штатов Америки, Токио, Япония, 31 октября 1973 года:

«Мы ничего не слышали о Море дьявола. Представители японской береговой охраны сообщили нам, что им неизвестно такое место и что на их картах островов Ивосима и Маркус никаких опасных зон не обозначено...»

Аналогичные ответы пришли с островов Гуам, Уэйк, Бонин, из генерального консульства Японии в Лос-Анджелесе, от командующего американским тихоокеанским флотом и от редактора «Гонолулу Стар-Булитин»: они ничего не знали и не могли получить никакой информации ни о Море дьявола, ни об опасных зонах у побережья Японии, ни об исчезнувших в этом районе судах и самолетах.

Сигеру Кимура, помощник редактора, отдел науки, «Асахи симбун» (крупнейшая японская газета), 30 октября 1973 года:

«Сообщаю, что вблизи Ивосимы нет района под названием «Море дьявола». Однако в сентябре 1952 года действительно произошло сильное извержение подводного вулкана Мёдзин-сё... Исследовательское судно «Даиго Кайо-мару», направленное в этот район японским правительством, затонуло в результате внезапного извержения, что повлекло гибель 31 человека, находившегося на его борту. До сих пор время от времени Мёдзинсё проявляет активность. Недавно... произошло извержение еще одного подводного вулкана, расположенного поблизости от Мёдзинсё... Он еще действует.

Собственно говоря, районы, прилегающие к этим вулканам, действительно считаются опасными, однако после трагедии с «Даиго Кайо-мару» там не погибло ни одно судно.

Так что едва ли есть смысл называть этот район Морем дьявола».

18 ноября 1973 года Кимура написал мне еще одно письмо:

«Я просмотрел все статьи в «Асахи сим-бун» о кораблекрушениях за 1954 и 1955 годы, однако не нашел ни одной, в которой встречались бы слова «Море дьявола». Полагаю, что статья в «Нью-Йорк таймс» о Море дьявола была написана в результате какого-то недоразумения. В 1954–1955 годах Япония была небогатой страной, поэтому на многих рыболовных судах либо вообще не было радиопередатчиков, либо были очень плохие. И если такое судно терпело бедствие или тонуло, можно было подумать, что оно внезапно исчезло. Подобные исчезновения судов происходили во всех районах океана, окружающего Японию. Мы действительно не можем выделить какой-нибудь район, который бы считался особенно опасным или вызывал особый страх у рыбаков...

Вскоре после несчастья с «Кайо-мару» исчезло еще одно судно — «Тоси-мару № 2» [о его исчезновении упоминается в статье, опубликованной в «Нью-Йорк таймс» 30 сентября 1952 года]. Однако у этого судна были лишь кое-какие неполадки с двигателем; 30 сентября его нашли и спасли... В этом случае на корабле тоже не было радиопередатчика, и оно не могло послать

сигнала „SOS"».

Ясучика Оно, офицер отдела внешних сношений, морская береговая охрана, Токио, 10 января 1974 года:

«Что касается газетной вырезки [статья в «Нью-Йорк таймс» от 1955 года], вложенной в Ваше письмо, то мы боимся, что [она] содержит несколько досадных ошибок и неточностей. Прежде всего в этой статье сказано, что за пять лет в районе рифа Мёдзинсё при загадочных обстоятельствах исчезли девять судов. Однако по имеющимся у нас данным «Кайо-мару № 5» было единственным судном, пропавшим в этом районе.

Что же касается Вашего вопроса, считается ли... этот район все еще опасным, то ставлю Вас в известность, что со дня объявления этого района «опасной зоной» в 1953 году в нашем «Предупреждении морякам» район этот остается до сих пор опасным для прохода судов. Соблюдая особую осторожность, суда не подходят к рифу Мёдзинсё ближе, чем на десять миль, опасаясь подводной вулканической деятельности.»

Понимая, что Легенда о Море дьявола все-таки должна основываться на каких-то фактах, я продолжал розыски и в конце концов нашел материал, в котором использовалось понятие «Море дьявола».

Письмо без подписи, помещенное в разделе «С места событий», «Майничи дейли ньюс», Токио, 26 декабря 1973 г.:

«Морем Дьявола»... рыбаки [назвали] район океана, расположенный в семидесяти милях от восточного побережья Японии. В других районах, таких, как Внутреннее море... пропадает или гибнет гораздо больше судов, чем в Море дьявола. Поэтому Море дьявола отнюдь не единственный в японских водах район, представляющий опасность для судоходства.

Кроме того, сотрудники береговой охраны в Токио и Иокогаме сообщили, что они не называют этот район Морем дьявола и не обозначают [его] как «особо опасную зону».

Этот район не более опасен, чем другие. Летом морякам там ничего не грозит, кроме тайфунов, а зимой бывают штормы».

Хотя агентство Рейтер, предоставившее статью для публикации в «Нью-Йорк таймс» в 1955 году, не сохранило данных об источнике этой информации, «Майничи дейли ньюс» в рубрике «С места событий» перепечатала из другой газеты статью, которая приводит немало фактов о девяти пропавших судах. Основным материалом для всей этой истории о Море дьявола, оказывается, послужили несколько статей, появившихся в японских газетах в январе 1955 года.

«Йомиури симбун», 14 января 1955 года

[Та же информация была опубликована в газете «Асахи симбун» с 11 по 16 января.]:

«Место, где погиб «Сихъё-мару», называют «Морем дьявола». В течение пяти лет там пропало девять судов. Причины неизвестны.

С 4 января 1955 года, когда была потеряна радиосвязь с судном рыболовной инспекции «Сихаё-мару», продолжаются его поиски. Уже более десяти дней нет известий о судьбе 14 членов команды. Место исчезновения судна находится примерно в 30 милях к юго-востоку от острова Микура. За последние пять лет в этом районе исчезло около девяти рыболовецких судов, и его стали называть Морем дьявола [Японский иероглиф, соответствующий слову «дьявол», может обозначать также понятия «дух» или «колдовство»]. Предполагается, что эти рыболовные суда пропали из-за сильного ветра, шторма или неисправности двигателя...

В сентябре 1952 года исчезло исследовательское судно «Кайо-мару». С тех пор этот район считается опасным.

Поскольку тела моряков не были найдены, обнаружено только немного обломков, предполагалось, что пропавшие суда затонули в глубоких местах при сильном волнении. Однако в это время сезон муссонов еще не начинался, поэтому объяснить гибель судов весьма трудно, но говорят, что это может быть связано с действием какой-то неизвестной силы, порожденной «атомным веком». Гибель «Сихаё-мару» явилась для всех полной неожиданностью, потому что судно было оборудовано всем необходимым, чтобы преодолеть любые трудности, какие могут возникнуть в море» [На следующий день «Сихаё-мару» пришел в Угара. Экипаж не мог сообщить о себе из-за неполадок в радиоаппаратуре и был весьма изумлен, узнав, что стал предметом столь пристального внимания].

Ниже приводится перечень судов, исчезнувших в этом районе за последние пять лет:

«1. 4 апреля 1949 года. «Гуро Сио-мару № 1», водоизмещение 145 тонн, экипаж — 23 человека, пропал вблизи островов Огасавара [Бонин].

2. 21 апреля 1949 года. «Гуро Сио-мару № 2», экипаж — 24 человека, пропал по выходе из порта Миякэ.

3. Июнь 1952 года. «Сё Хуку-мару», водоизмещение 66 тонн, экипаж — 29 человек, пропал в 120 милях к востоку от острова Ми-кура, послав сигнал «SOS».

4. 24 сентября 1952 года. «Кайо-мару», пропал поблизости от острова Микура [Это ошибка. Судно затонуло в 150 милях к югу от острова Микура. Кроме того, здесь не указано, что судно было разрушено извержением вулкана]. Обнаружено несколько обломков.

5. 6 января 1953 года. «Син Сей-мару», водоизмещение 62 тонны, экипаж — 17 человек, пропал вблизи острова Сумису.

6. Февраль 1953 года. «Гуро Сио-мару № 3», инспекционное судно, водоизмещение 145 тонн, экипаж — 18 человек, пропало восточнее острова Нисино.

7. 25 сентября 1953 года. «Фу Я-мару», водоизмещение 189 тонн, экипаж — 26 человек, пропал возле острова Миякэ.

8. 10 октября 1953 года. «Сей Сё-мару», водоизмещение 190 тонн, экипаж — 25 человек, пропал в 20 милях к востоку от острова Микура.

9. Декабрь 1953 года. «Ко Зи-мару», водоизмещение 150 тонн, экипаж — 22 человека, пропал восточнее Иводзима».

На основании информации, присланной из Японии, можно сделать несколько выводов.

О двух из девяти судов кое-что известно. «Кайо-мару» был уничтожен извержением подводного вулкана или возникшей при этом гигантской волной, а «Сё Хуку-мару» затонул после того, как послал сигнал «SOS».

Остальные семь судов погибли между апрелем 1949 года и октябрём 1953 года, что охватывает период, равный четырем с половиной годам. И погибли они не в каком-нибудь маленьком уголке океана, а в огромном районе протяженностью 750 миль, между островами Миякэ и Иводзима.

Это были не «крупные грузовые суда, оборудованные надежными двигателями и радиостанциями», как утверждает Легенда, а небольшие рыболовные суденышки водоизмещением от 62 до 190 тонн. По мнению Кимуры из редакции газеты «Асахи симбун», весьма сомнительно, чтобы все они были оборудованы радиопередатчиками. Вопреки Легенде погода была не такая уж хорошая; более того, авторы статей в японских газетах считают, что причиной гибели этих судов были ветер и сильное волнение.

Авторы Легенды не могут сказать, какой величины Море дьявола и где оно находится. Одни говорят, что оно расположено в семидесяти милях от Восточного побережья Японии (от какой части побережья?). По мнению других, Море дьявола находится возле рифа Мёд-зин, то есть в трехстах милях от побережья. Третьи доказывают, что речь идет о районе островов Иводзима и Бонин, в 750 милях от японского берега. Хотя в списке «Йомиури симбун» перечислены суда, пропавшие во всех этих трех районах, Морем дьявола, во всяком случае в 50-х годах, называли область между Японией и островом Миякэ. Места исчезновения четырех из девяти судов, якобы пропавших в Море дьявола, находились в нескольких сотнях миль от Миякэ.

Морская береговая охрана время от времени публиковала «Предупреждение морякам», предостерегающее небольшие суда от приближения к рифам Мёдзин ближе чем на десять миль. Однако в ее предостережениях не было ни слова о Море дьявола.

Исчезновение нескольких рыболовных судов никогда не вызывало благоговейного ужаса у тех, кто знает, что такое океан. Из «Белой книги», опубликованной морской береговой охраной в 1973 году (мне ее прислала «Майничи дейли ньюс»), следует, что в 1972 году в районе Японии пропало 471 рыболовное судно, в 1970 году — 435 судов и в 1968 году — 521 судно. Однако японцы не обвиняют в этом магнитные аномалии, «неопознанные летающие объекты» и всякие таинственные силы, поскольку знают, что все эти катастрофы вызваны не чем иным, как опасностями, обычными для морской стихии.

Хотя Легенда и утверждает, что между островом Гуам и Японией регулярно исчезают самолеты, нет никаких данных, подтверждающих, что подобные факты действительно имели место.

О Море дьявола, известном в Соединенных Штатах в качестве двойника Бермудского треугольника, в Японии, оказывается, ничего не знают. Вся легенда о Море дьявола основана всего лишь на гибели нескольких рыбацких судов, которая произошла четверть века назад в районе океана протяженностью 750 миль. Она пересказывалась столько раз, что в конце концов стала восприниматься как непреложный факт.

До сих пор никто не потрудился расспросить японцев о Море дьявола. Мне, во всяком случае, было нелегко найти кого-нибудь, кто хоть что-нибудь слышал о нем.

Море дьявола

55. «Губительные вихри»

Будучи посвященными в знание о таинствах Бермудского треугольника и Моря дьявола, исследователи занялись целенаправленным поиском, чтобы убедиться в возможности существования и других аномальных зон, где количество исчезающих морских и воздушных кораблей было бы непропорционально велико по сравнению с остальными районами земного шара. Несмотря на определенный скептицизм в подходе к этой проблеме, они вскоре обнаружили в северном полушарии еще три таких же района, в которых исчезновения происходят гораздо чаще, чем это можно объяснить обычными причинами неблагоприятных метеорологических условий и технических неполадок. Они находятся вблизи Средиземного моря, в Афганистане и к северо-востоку от Гавайских островов, в Тихом океане. Когда ученые расположили все эти аномальные районы на глобусе, то, к своему изумлению, обнаружили, что они находятся не только на одинаковом удалении от экватора, но и равномерно распределены по окружности глобуса на расстоянии 72° друг от друга. По мере того как на глобусе наносились все новые места исчезновения кораблей, каждый район приобретал форму овала или ромба с одинаковым для всех них наклоном на восток,

Дальнейшие исследования обнаружили пять таких же ромбовидных районов в южном полушарии, равномерно расположенных по земной окружности с одинаковым наклоном на восток и на одинаковом удалении от экватора, но только не к северу, а к югу!

Единственным общим признаком для всех этих десяти районов (вернее, для восьми, поскольку Средиземноморский и Афганский районы исключаются из правил в силу своего местоположения) оказалось то, что все они расположены поблизости от отчетливо прослеживаемых теплых океанских течений. Эти же районы славятся и другими странными явлениями, например, такими выдающимися, как частое появление призраков и НЛО.

Казалось бы, именно океанскими течениями, вызывающими всевозможные возмущения в атмосфере и воде, можно было объяснить слишком уж частые исчезновения судов и самолетов в этих зонах, через которые, ввиду их

близости к густонаселенным районам суши, проходят важнейшие воздушные трассы и морские пути. Однако страховая компания «Ллойд», американские военно-морские силы и другие организации, связанные с мореплаванием, чрезвычайно озадачены этими исчезновениями. Даже специфика географического положения этих десяти зон не объясняет, почему там пропадает такое большое количество судов и самолетов по сравнению с обычным средним числом кораблекрушений и авиационных катастроф.

Математики и инженеры пришли к выводу, что области вокруг Северного и Южного полюсов также можно считать аномальными зонами. Если все двенадцать зон нанести на глобус и соединить их прямыми линиями, то получится несколько равносторонних треугольников.

Разумеется, должно быть дано какое-то научное объяснение, почему в природе создались эти треугольники. Сильные ветры, океанские течения, штормы, резкие перепады температуры в этих районах могли бы объяснить многочисленные катастрофы и затопления, даже обнаружение НЛО, но этими факторами не объясняются многие случаи бесследных исчезновений, не связаны с ними и такие явления, как беспорядочное вращение магнитной стрелки вокруг своей оси, потеря радиосвязи и затухание сигнала на экране радиолокатора, магнитные и гравитационные аномалии.

До тех пор пока не получено однозначного ответа на вопрос, куда девались все эти пропавшие самолеты, суда, подводные лодки и люди, имеют право на существование все гипотезы вроде возможности похищений, совершаемых НЛО, антигравитационных полей и искривления времени.

Гипотезу «губительных вихрей» впервые выдвинул в 1968 году Иван Т. Сандерсон вместе со своим Обществом по исследованию необъяснимого (STTU). По этому вопросу он написал пять статей, или книжных глав, в год по статье, начиная с первой из них, за исключением 1972 года, когда он ничего не публиковал. Каждая последующая статья основывалась на предыдущей, однако содержала обновленный и заново переработанный материал.

Анализ всех аргументов, приводимых в этих пяти статьях в обоснование гипотезы «губительных вихрей», показывает, что Бермудский треугольник был избран в качестве первого «вихря», поскольку уже давно был известен как место многих необычных исчезновений. Море дьявола оказалось на втором месте, потому что «мы уже знали, что о такой области говорят как о существующей «вблизи Японии» и потому, что «самолет за самолетом исчезали, когда летели на Гуам». Никаких других доказательств или даже конкретных фактов исчезновения судов и самолетов в Море дьявола представлено не было.

Гибель двух подводных лодок в Средиземном море и четырех небольших судов в Атлантике у берегов Португалии послужила единственным основанием для существования третьего аномального района.

Гибель «множества» военных самолетов в горах Афганистана в годы второй мировой войны дала повод для выделения еще одного такого района

(четвертого), а исчезновение одного-единственного самолета между Гавайскими островами и Соединенными Штатами позволило считать и этот район (пятый) аномальным.

Для пяти южных «вихрей» вообще не понадобились доказательства: было просто сказано, что журналисты и исследователи показали, что они существуют и расположены на расстоянии 72° друг от друга.

Северный и Южный полюсы были добавлены к этим районам, поскольку «указывалось, что отдельные пространственные и временные аномалии» случались на Северном полюсе. Южный полюс был включен без всякого объяснения причин.

Знакомство со статьями о «губительных вихрях» показывает, что их авторы сначала «предполагали», где находятся эти районы, а потом, когда там происходил какой-либо «инцидент», это становилось доказательством его «аномальности».

По утверждению Общества исследования необъяснимого, накопилось «множество свидетельств» по некоторым районам, «удовлетворительное их число» по другим районам и «почти ничего» по третьим. Но поскольку предполагаемое расположение «вихрей» по земной поверхности «кажется таким правильным», пришлось сделать допущение, что «вихри» и в этих последних районах все-таки существуют. Затем все эти вихри, существование которых было допущено или «доказано», были соединены прямыми линиями таким образом, что они оказались вершинами равносторонних треугольников, и их создатели не могли надивиться «упорядоченностью природы».

Среди пользователей ЭВМ распространена аббревиатура «Джиайджиоу» [GIGO — Garbage In, Garbage Out = «Что посеешь, то и пожнешь»; «Как аукнется, так и откликнется». — *Прим. ред.*], смысл которой сводится к осознанию того, что если заложить в машину негодные данные, то и ответ будет таким же, если не еще более негодным. При отсутствии точных данных в условии задачи невозможно рассчитывать на ясный и точный ответ. Каким образом, нанося на карту предполагаемое местоположение судов, которые исчезли неизвестно где, можно было четко определить границы ромбовидных зон, наклоненных под одинаковым углом к экватору и расположенных равномерно вокруг всего земного шара? Где, например, нужно было бы расположить на карте место гибели «Атланты»? Ведь она могла затонуть на любом отрезке своего 3000-мильного пути в Англию. Почему же предположили, что она затонула именно в Бермудском треугольнике?

Быть может, «Коннемара IV» и «Рубикон» тоже стали свидетельством того, что Бермудский треугольник является «губительным вихрем»? Между тем расследование показало, что эти суда, сначала считавшиеся жертвой какой-то таинственной силы, были обнаружены вскоре после того, как попали в ураган. А гибель Эла Снайдера в 16-футовом фанерном ялике в бурю, когда скорость ветра достигала 50 миль в час, тоже доказывает существование «губительных вихрей»?

Сейчас предпринимаются новые попытки обосновать исчезновения судов

и самолетов с помощью математических формул или геометрических зависимостей, но обоснование это неизбежно окажется ошибочным, если будет построено на таких же ложных данных, какие использовались для «доказательства» аномальных свойств Бермудского треугольника, Моря дьявола и других «губительных вихрей».

56. Магнетизм, тайна и Бермудский треугольник

В Бермудском треугольнике наблюдают ряд неправильностей в поведении магнитного комплекса, что, как полагают некоторые, каким-то образом связано с его тайной. Пилоты рассказывают о том, что стрелка компаса либо показывает неверное направление, либо вдруг начинает неистово вращаться вокруг своей оси. Моряки и летчики, связавшие свою жизнь с деятельностью в этом районе, не раз были свидетелями мощнейших магнитных бурь.

Одной из самых логичных теорий, пытающихся объяснить исчезновения судов и самолетов, является теория, связывающая эти исчезновения с ошибками в исчислении магнитного склонения. Как известно каждому студенту-физику, стрелка компаса указывает не на Северный географический полюс, а на Северный магнитный полюс, расположенный несколько в стороне от географического. Угол, на который отклоняется магнитная стрелка от географического меридиана в данной точке земной поверхности, называется магнитным склонением. Величина склонения для различных районов Земли различна и в некоторых местах достигает 20°. Если штурман при определении курса забудет внести поправку на магнитное склонение в данном районе Земли, он рискует очутиться за сотни миль от места назначения.

Особенность Бермудского треугольника заключается в том, что это одно из немногих мест на Земле, где стрелка компаса показывает не на магнитный, а на географический полюс. Другим районом, где происходит то же самое, является Море дьявола вблизи Японии, где тоже исчезло немало количество самолетов и судов. По мнению морской береговой охраны, это всего-навсего совпадение.

Было сделано множество попыток определить природу магнитной аберрации в районе Бермудского треугольника. Одна из них была предпринята в рамках «Проекта „Магнит“», организованного американскими военно-морскими силами с использованием самолетов «Супер-Констеллейшн», оборудованных особо чувствительными магнитометрами для фиксации малейших изменений магнитного поля.

Было выдвинуто немало гипотез «магнитной аберрации», чтобы объяснить исчезновение судов и самолетов, однако все они ошибочны, что может засвидетельствовать каждый, кто знаком с принципом действия компаса. Различные «аберрации», приписываемые Бермудскому треугольнику, чтобы обосновать необычность этого района, на самом деле являются самыми обычными свойствами компаса и земного магнетизма и присущи всем без

исключения районам Земли. Эти свойства настолько элементарны, что изложены в любом учебнике по навигации.

Даже если бы эти гипотезы «магнитной аберрации» имели хоть какой-нибудь смысл, они могли бы объяснить не исчезновение судов и самолетов, а только их отклонение от правильного курса. Кроме того, утверждение, будто магнитное склонение в районе Бермудского треугольника равно нулю, содержит лишь долю истины. Хотя возле Флориды склонение действительно равно нулю, оно постепенно возрастает к востоку и на Бермудских островах уже достигает 15° .

МАГНИТНОЕ СКЛОНЕНИЕ

Убеждение, будто гипотеза магнитного склонения является одной из «самых логичных теорий», объясняющих эти исчезновения, вообще лишено всякого основания. Как это ни курьезно, но магнитное склонение в качестве возможной причины гибели судов и самолетов может серьезно обсуждаться, когда речь идет почти о любом районе Земли, *кроме* вод, омывающих Флориду, и Моря дьявола.

Стрелка компаса показывает не на Северный географический полюс, а на Северный магнитный полюс, который находится в северной части Канады, вблизи острова Принца Уэльского, в 1300 милях от Северного географического полюса. Величина угла между направлением на Северный магнитный полюс и направлением на Северный географический полюс для различных районов Земли различна. Этот угол в данной точке земной поверхности называется магнитным склонением.

Например, магнитное склонение на Азорских островах составляет 20° , поскольку, указывая на Северный магнитный полюс, стрелка компаса на 20° отклоняется от Северного географического полюса. Магнитное склонение для Феникса, Аризона, составляет 14° , так как здесь угол между Северным географическим полюсом и Северным магнитным полюсом равен 14° . Однако в той части Бермудского треугольника, которая находится возле Флориды, магнитное склонение приближается к нулю. Для Флориды нет никакой разницы между направлениями на географический и магнитный полюсы, поскольку полуостров Флорида, Северный магнитный полюс и Северный географический полюс находятся на одной прямой.

На земном шаре есть и другие точки, которые находятся на одной прямой с обоими полюсами. Линия, соединяющая все эти точки, называется агонической, или линией нулевого магнитного склонения, и, хотя на нее оказывают какое-то воздействие возмущения магнитного поля Земли, это, по существу, прямая линия, которая от Северного магнитного полюса пересекает Канаду и озеро Мичиган, восточную часть Соединенных Штатов, Флориду, Кубу и Южную Америку [Поскольку магнитное поле Земли подвержено постоянным изменениям, магнитное склонение в данном районе земной поверхности меняется каждые несколько лет. На морских картах,

наготовленных в разные периоды времени, видно, что атоническая линия слегка меняет свое местоположение]. Вблизи агонической линии штурманам не надо беспокоиться о магнитном склонении, потому что там его просто нет.

Однако чем дальше от агонической линии находится судно, тем больше магнитное склонение, которое надо учитывать при прокладке курса. На морских картах указано магнитное склонение для каждого района Земли, и ничего не стоит сделать необходимую поправку. Нилоты также должны корректировать направление полета в зависимости от магнитного склонения, иначе они собьются с курса.

Например, пилот, который собирается лететь из Феникса на запад (270°), должен сделать поправку на 14° , величину магнитного склонения для данного района, и вести самолет по компасному курсу 256° . Если же он забудет учесть магнитное склонение и не будет обращать внимание на земные ориентиры, то полечит на 14° правее намеченного курса и через 500 миль полета окажется примерно в 124 милях севернее точки, над которой ему надлежало быть. Если вблизи Азорских островов пилот забудет сделать поправку на 20° , склонение для данного района, то через 500 миль полета окажется в 173 милях от намеченного курса.

Хотя поправка на величину магнитного склонения — одна из основных операций, о которой едва ли забудет даже начинающий штурман, можно с уверенностью сказать, что, если это все-таки случится, он заблудится. Однако вблизи Флориды или Багамских островов пилот не собьется с курса, забыв сделать поправку на магнитное склонение, поскольку в этом районе такая поправка не нужна.

Хотя возле Флориды стрелка компаса показывает прямо на Северный полюс, фактически ее притягивает Северный магнитный полюс. Просто Северный полюс находится на одной прямой с Флоридой и магнитным полюсом. Если следовать той же логике, на какой строится Легенда, можно утверждать, что в районе Флориды все компасы показывают на Каламазу, поскольку Каламазу тоже находится на агонической линии, и все компасы в районе Флориды, естественно, показывают на Каламазу.

МАГНИТНЫЕ ВОЗМУЩЕНИЯ: АНОМАЛИИ И БУРИ

Магнитное поле Земли рождено могучими силами его магнитного ядра. Хотя эти силы достаточно равномерно воздействуют на всю поверхность земного шара, в некоторых районах на них накладываются дополнительные местные воздействия. Обычно это районы богатых залежей железной руды, такие, как на севере Миннесоты и в других местах территории Великих озер, или обширные области лавовых покровов, как, например, возле Грэнтс, штат Нью-Мексико. В этих районах из-за возмущений вблизи местных магнитных полей показания компаса крайне ненадежны; об этом пилотов предупреждают авианавигационные карты, причем никому не приходит в голову считать такие районы странными или таинственными.

По данным американских военно-морских сил, которые проводили магнитные измерения в северной части Атлантического океана (но не для раскрытия тайны Бермудского треугольника, как некоторые утверждают, а в рамках всемирной программы обновления морских карт), в Бермудском треугольнике какие бы то ни было местные магнитные возмущения отсутствуют.

В отличие от местных магнитных возмущений, которые могут вызвать довольно значительные изменения в магнитном поле Земли, магнитная аномалия — это очень небольшая сила, рожденная подводным или еще каким-нибудь ферромагнитным объектом. Она слишком слаба, чтобы радикально воздействовать на компас судна или самолета.

Магнитные бури вызываются потоками извергаемых из Солнца заряженных частиц при столкновении их с магнитным полем Земли. Эти бури происходят крайне нерегулярно и обычно длятся несколько часов, причем ошибка в показаниях компаса не превышает одного-двух градусов. Такая ошибка не может привести к сколько-нибудь значительному отклонению от курса.

АНОМАЛЬНОЕ ПОВЕДЕНИЕ МАГНИТНОГО КОМПАСА

Как известно каждому штурману, во время болтанки или в шторм стрелка (картушка) компаса непрерывно колеблется.

Картушка компаса свободно плавает в специальной жидкости, что позволяет ей вращаться в поисках магнитного полюса почти без трения. И хотя компас укреплен в особом (кардановом) подвесе, обеспечивающем ему относительную неподвижность, качка судна и самолета приводит к колебаниям картушки. И чем сильнее качка или болтанка, тем сильнее колебания картушки, а в шторм она порой начинает вращаться вокруг своей оси.

Большую часть времени штурман прокладывает курс, выбирая среднее из крайних показаний компаса. Например, если магнитная стрелка постоянно колеблется между 30 и 50 градусами, значит, судно идет по курсу 40 градусов. Этот недостаток магнитного компаса обусловил использование гирокомпасов, которые приводятся во вращение электричеством или воздушным дутьем. Хотя гирокомпасы тоже страдают г злым рядом недостатков, в плохую погоду их показ лия остаются относительно стабильными.

Любой пилот, который хоть раз в жизни покачивал крыльями своего самолета, и любой моряк, хоть раз в жизни попадавший в шторм, знают, что ничего не стоит заставить стрелку компаса начать колебаться вокруг своей оси.

«ПРОЕКТ „МАГНИТ“»

«Проект „Магнит“» держали якобы в секрете до 1963 года, пока корреспондент журнала «U. F. O. Investigator» не «раскрыл» его существование [U. S. Special Project Linked to UFOs. — «U.F.O. Investigator», June — September

1963, р. 1–2]. По сообщению этого корреспондента, который «обнаружил» один из самолетов, обслуживающих «Проект», «на вспомогательной взлетно-посадочной полосе» аэропорта в Сан-Франциско, «эта тщательно скрываемая программа исследований» была «весьма знаменательно связана» с исследованием НЛО, предпринятым канадским правительством. Проект обслуживали специально оборудованные самолеты «Супер-Констеллейшн» и пилоты в гражданской одежде (очевидно, чтобы не рассекретить «Проект?»).

Вместе со статьей была опубликована фотография хвостовой части фюзеляжа, на котором крупными буквами было написано «ПРОЕКТ „МАГНИТ“». Станный способ держать проект «в секрете»!

По сообщению этого корреспондента, которому «удалось ввязаться в разговор» с сотрудниками «Проекта», «одним из наиболее важных результатов исследований» было открытие «особых магнитных сил», действующих над районом Карибского моря, где в свое время исчезли пять самолетов военно-морских сил, сообщив о странном поведении своих компасов. Одетый в гражданский костюм ученый и пилот, с которым побеседовал корреспондент, «просветил» его, что название «Проекта» служит просто прикрытием для основной задачи — поиска информации о НЛО. Он сильно подозревал, что военно-морские силы, финансировавшие всю эту операцию, начали осуществлять свою собственную программу исследований с целью выяснения принципов передвижения НЛО в пространстве, поскольку военно-воздушные силы не хотели делиться с ними своей информацией на этот счет. В заключение статьи автор заверяет своих читателей, что, хотя ему удалось сделать еще несколько снимков в дополнение к тому, на котором изображен хвост самолета, он не может публиковать ничего, что может представлять ценность для враждебных сил.

Представитель военно-морских сил на прямой вопрос о «Проекте „Магнит“» заявил, что «Проект» этот никогда не был секретным и никакие необычные силы не были обнаружены в районе Карибского моря. В брошюре, опубликованной океанографическим бюро, говорится о том, что целью «Проекта „Магнит“» была аэрогеомагнитная съемка всех доступных районов Мирового океана. Полученные данные используются для исправления морских и магнитных карт, многие из которых уже достигли тридцатилетней давности. Эти карты найдут применение на судах и самолетах всех стран мира. Кроме того, по программе «Проекта» проводятся измерения интенсивности космического излучения.

Нет ничего необычного в том, что о каком-нибудь исследовании, проводимом в Карибском море, вдруг сообщают, будто это еще одна секретная попытка разгадать тайну Бермудского треугольника. Если верить автору сообщения, у таких исследований всегда есть какое-нибудь прикрытия, и власти, конечно, всегда отрицают их подлинную цель.

Эпилог

Немало гипотез было предложено для разгадки тайны Бермудского треугольника. Искривление времени, антигравитационные поля и даже колдовство выступали в качестве возможной причины исчезновения, а также атмосферные aberrации, магнитные и гравитационные аномалии — странные силы, которые заставляют замолчать радио, блокируют радиолокаторы и искажают показания компасов.

Подводные землетрясения. Водяные смерчи. Приливные волны. Причуды океана. «Лучи смерти» из Атлантиды. Черные дыры пространства. Подводные сигнальные устройства, руководящие полетом на Землю с других планет. Неопознанные летающие объекты, похищающие землян и их транспортные средства для изучения в других галактиках или ради спасения землян от грядущей катастрофы.

Этот район был назван «губительным вихрем» или аномалией — местом, где явления и предметы не подчиняются обычным законам природы. Кто-то даже сказал, что Злой дух, а может быть, и сама Смерть затаились в «треугольнике».

Некоторые теоретики пытались найти хоть какую-нибудь связь между всеми пропавшими судами или их пассажирами. Возможно, анализ груза или всеобъемлющее генеалогическое исследование с помощью ЭВМ даст ключ к решению проблемы?

Быть может, все эти случаи происходили в одно и то же время суток или во время затмений или вспышек на солнце? Нет ли связи между исчезновениями и землетрясениями? А вдруг виновата во всем внезапная причина, например определенное расположение планет?

Ни одна из существующих теорий не может удовле! — вorigельно объяснить все или хотя бы большинство исчезновений. Была высказана мысль, что для окончательной разгадки этой тайны следует на время закрить этот район, чтобы правительство могло направить туда управляемые по радио суда с аппаратурой, которая зафиксирует все необычные явления. И еще было предложено обратиться к ясновидцам, чтобы они рассказали о силах, которые действуют в этом районе.

Но в подобных мероприятиях нет необходимости.

Мои исследования, которые сначала были просто попыткой собрать как можно больше информации о Бермудском треугольнике, дали совершенно неожиданный результат. Изучив все материалы, я пришел к следующему выводу: *нет такой теории, которая позволила бы разгадать эту тайну.* Пытаться найти одну общую причину всех исчезновений в Бермудском треугольнике не более логично, чем искать одну общую причину всех автомобильных катастроф в Аризоне. Завеса над тайной начинает приоткрываться, если прекратить поиски общей теории, заняться расследованием каждого случая в отдельности.

Вот выводы, которые вытекают из результатов моих исследований:

1. При возможности собрать достаточное количество информации большинство катастроф получает логическое объяснение. Трудно, например, называть историю с «Рубиконом» загадочной, если известно, что на гавань, где стояло судно, налетел ураган. Точно так же нельзя считать загадочной гибель «Марин Салфер Куин», после того как из доклада комиссии морской береговой охраны стало известно об ослаблении конструкции судна и сильном шторме.

2. За немногими исключениями, необъясненными остаются лишь катастрофы, о которых нельзя найти никакой информации. В целом ряде случаев важнейшие обстоятельства катастрофы, а порой и сама катастрофа, оказываются досужим вымыслом.

3. Исчезновения происходят во всех районах океана и даже над сушей. В ходе своих исследований я обнаружил, что с 1850 года между штатами Новой Англии и Северной Европой исчезли или были оставлены экипажами почти двести судов.

Хотя исчезновения судов и самолетов в Бермудском треугольнике всего больше освещались в печати, «треугольнику» приписывались исчезновения, происходившие и в других районах Земли. К ним относится случай с «Фреей», которая была брошена экипажем в 1902 году в Тихом океане, и трагедия «Глоубмастера», упавшего в 1951 году недалеко от Ирландии. Если отметить на глобусе места всех исчезновений, приписываемых району Бермудского треугольника, то окажется, что они разместятся на территории, которая охватывает Карибское море, Мексиканский залив и большую часть Северной Атлантики. В этом отношении Бермудский треугольник отнюдь не уникален.

4. Некоторые из пропавших судов действительно проходили через Бермудский треугольник, однако не г никаких оснований утверждать, будто они исчезли именно там. «Аталанта», например, могла затонуть в любом месте между Бермудскими островами и Англией.

5. Во многих случаях место гибели самолета или судна было известно очень приблизительно, и, поскольку приходилось прочесывать огромные районы океана, участники поисков были вынуждены рассредоточивать свои силы. О самолете «Стар Эриел» было известно только то, что он упал между Бермудскими островами и Ямайкой.

6. Многие катастрофы вовсе не считались загадочными, когда они произошли, однако стали таковыми много лет спустя, после того как авторы Легенды в поисках нового материала об исчезновениях в Бермудском треугольнике наткнулись на эти катастрофы. Зачастую бывает нелегко (даже когда этого очень хочешь) разыскать полную информацию о событии, которое произошло много лет назад.

7. Вопреки Легенде многие из описанных выше катастроф происходили при крайне неблагоприятных метеорологических условиях. Во многих катастрофах повинны ураганы, о которых достаточно много писали в газетах.

8. Многие несчастья на воде и в воздухе случались поздно вечером или ночью, из-за чего визуальные поиски приходилось откладывать до следующего утра. В результате у океана оставалось вполне достаточно времени, чтобы

рассеять обломки и скрыть от посторонних глаз следы катастрофы.

9. Многие авторы статей о Бермудском треугольнике не проводили самостоятельных исследований, а просто пересказывали старые статьи, таким образом увековечивая содержащиеся в них ошибки и выдумки.

10. В целом ряде случаев авторы статей о Бермудском треугольнике сознательно замалчивали информацию, которая могла бы легко и просто объяснить данное исчезновение.

Если не считать пункта 9, все сказанное выше в равной степени относится и к области океана, которую называют «Адовым кругом». Кроме того, поскольку Адов круг по величине составляет не менее половины всей Северной Атлантики (см. карту на с. 28), едва ли можно доказать, что эта область, как и Бермудский треугольник, хоть в какой-то мере исключительна.

Легенда о Бермудском треугольнике — это искусственно сфабрикованная мистификация. Она возникла в результате небрежно проведенных расследований, а затем была доработана и увековечена авторами, которые, с умыслом или без умысла, использовали неверные теории, ошибочную аргументацию и всевозможные откровения, бьющие на сенсацию. Эту Леюнду повторяли такое бесчисленное множество раз, что в конце концов ее стали воспринимать как нечто достоверное.

Как и многим другим, мне доставляют удовольствие заманчивые тайны, загадки, которые заставляют работать наш ум. В каждом из нас, по-видимому, живет затаенное желание сохранить благоговейный трепет перед явлениями, которые, как кажется, не поддаются логическому, научному объяснению. Но мы же и торжествуем, когда ищем и находим рациональное решение подобных загадок.

Быть может, в нас уже зреет утомление от непрерывного потока сногшибательных сенсаций. И приятно сознавать, что мы стремимся понять природу всех тех явлений, которые на первый взгляд кажутся необъяснимыми.

Библиография

Раздел 1 представляет собой хронологический перечень источников информации, в которых так или иначе отразилась Легенда о Бермудском треугольнике.

Раздел 2 включает источники информации, которые я использовал в своей работе, а также дополнительный материал, доступный для читателя. Хотя в своей книге я обычно использовал материалы, публиковавшиеся в местных газетах, в этом списке я привожу также статьи по данной теме из «Нью-Йорк таймс».

РАЗДЕЛ 1.

ХРОНОЛОГИЧЕСКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ МАТЕРИАЛОВ, В КОТОРЫХ ТАК ИЛИ ИНАЧЕ ОТРАЗИЛАСЬ ЛЕГЕНДА О БЕРМУДСКОМ ТРЕУГОЛЬНИКЕ

Jones, E.V.W. Associated Press leature roundup of disappearances, released September 10, 1950; «Miami Herald», September 17, p. 6F; «Tampa Tribune», September 17, p. 8.

Sand, George X. Sea Mystery at Our Back Door. «Fate», October 1952, p. 11–17.

Jessup, Morris K. The Case for the UFO. New York: Citadel, 1955, p. 119–134, 162–167.

Keyhoe, Donald E. The Flying Saucer Conspiracy. Chap. 19: «The Vanishing Planes». London: Hutchinson, 1957.

Cowards, Frank. Stranger Than Science. Chap. 19: «Sky Traps.» New York: Lyle Stuart, 1959; Paperback: Bantam, 1973.

Eckert, Allen W. The Mysteiy of the Lost Patrol. — «American Legion Magazine», April 1962, p. 12; U.S. Special Project Linked to UFOs. — «U.F.O. Investigator», June — September 1963, p. 1–2.

Gaddis, Vincent H. The Deadly Bermuda Triangle. — Argosy, February 1964, p. 29; «Flying Saucer Review», July — Aug., 1964.

Gaddis, Vincent H. Invisible Horizons. Chap. 13: «The Triangle of Death». Philadelphia: Chilton, 1965; Paperback: Ace, 1972.

Titler, Dale. Wings of Mystery. Chap. 14: «The Mystery of Flight 19». New York: Dodd, 1966. Paperback: Tower, 1971;

Bermuda Triangle Adds to Baffling Sea Lore. «National Geographic News Bulletin», 22 December, 1967.

Godwin, John. This Baffing World. Chapter titled: «The Hoodoo Sea.» New York: Hart, 1968, Paperback: Bantam, 1971.

Sanderson, Ivan T. The Spreading Mystery of the Bermuda Triangle. — «Argosy», August 1968, p. 36.

Lieber, Leslie. Limbo of Lost Ships. — «This Week», 4 August 1968, p. 7.

Maggio, Joe. Mystery Lurks in the Bermuda Triangle. — «Miami Beach Sun», 25 June 1969, p. 3. Boyd, Ellsworth. Where Scorpion Lies. — «Our Navy», July 1969, p. 2.

Spencer, John Wallace. Limbo of the Lost. Westfield (Mass.): Phillips, 1969. Paperback: Bantam, 1973.

Sanderson, Ivan T. More Things. Chap. 9: «Vile Vortices». New York: Pyramid, 1969.

Sanderson, Ivan T. Invisible Residents. Chap. 8: «The Bermuda Triangle»;

Chap. 10: «The Disposition of Anomalies». New York: World, 1970. Paperback: Avon, 1973.

Winer, Richard. The Devil's Triangle, — «Tropic Miami Herald Sunday magazine», 15 November 1970, p. 12.

Winer, Richard. The Devil's Triangle (film), 1970.

B u r g e s s, Robert F. Sinkings, Salvages and Shipwrecks. Chap. 13: «The Mystery of the Deadly Bermuda Triangle». New York: American Heritage Press, 1970; «Catholic Digest», May 1971, p. 44–49», Time Anomalies. — «Pursuit», April 1971, p. 48–49.

Winer, Richard. Bermuda Triangle — UFO Twilight Zone. — «Saga», August, September 1972.

S m i t h, Marshall. The Devil's Triangle. — «Cosmopolitan», September, 1973, p. 198–202.

С и з а с к, Michael. The Deadly Mystery of the Devil's Triangle. — «Science World», 20 September 1973, p. 3–6.

Chance, Paul. Parapsychology Is an Idea Whose Time Has Come. — «Psychology Today», October 1973, p. 105–120.

Sanderson, Ivan T. The 12 Devil's Graveyards Around the World. — «Saga», October 1973, p. 14.

Watson, William W. Are U.S. Ships and Planes Being Caught in UFO Traps? — «Male», October 1973, p. 36.

Charroux, Robert. Forgotten Worlds. Chap. 2: «The Mystery of the Thirty-Fifth Parallel»; Chap. 3: «The Bermuda Triangle». New York: Walker, 1973. Paperback: Popular Library, 1974.

J e f f r e y, Adi-Kent Thomas. The Bermuda Triangle. New Hope, Pa.: New Hope Pub. Co., 1973.

Landsburg, Alan and Sally. In Search of Ancient Mysteries. Chap. 8: «Voyages into Limbo». New York: Bantam, 1974; la Search of Ancient Mysteries (телепередачи), January 1974; Bermuda Triangle. Encyclopedia Britannica, 1974. Micropedia, I, p. 1007.

Winer, Richard. The Devil's Triangle. New York: Bantam, 1974.

Berlitz, Charles, with J. Manson Valentine. The Bermuda Triangle. Garden City, New York: Doubleday, 1974.

Spencer, John Wallace. No Earthly Explanation. Westfield (Mass.): Phillips, 1974. U.S. Coast Guard. The Bermuda Triangle, n. d. Standard handout

on the subject.

РАЗДЕЛ 2.

ПЕРЕЧЕНЬ МАТЕРИАЛОВ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ
АВТОРОМ В ДАННОЙ КНИГЕ

1492, ХРИСТОФОР КОЛУМБ

Gould, Rupert T. Enigmas. New York, University Books, 1965, p. 82–91.
Irving, Washington. History of the Life and Voyages of Christopher Columbus. Philadelphia: Carey, Lea, and Blanchard, 1835, Vol. 2, p. 85 — 101.

АВГУСТ 1840 ГОДА. «РОЗАЛИ»

C r a s, Herve (Musee de la Marine, Paris). Letter to Kusche,
3 October 1973. Fort, Charles. Lo! New York: C. Kendall, 1931. Paperback:
Ace 1941, p. 94.
Lane, J. F. (Lloyd's). Letter to Kusche, 15 August 1973. Lloyd's List, 25
September, 17 October 1840. «Times» (London), 6 November 1840, p. 6, col. 3. Vice
Admiralty Court (Nassau). Minutes. 1837–1842. SC 4/8.

АПРЕЛЬ 1854 Г. «БЕЛЛА»

W i l k i n s, Harold T. Strange Mysteries of Time and Space. New York:
Citadel Press, 1959, p. 12–14.

ДЕКАБРЬ 1872 ГОДА «МЭРИ СЕЛЕСТ»

Baldwin, Hanson W. Sea Fights and Shipwrecks. New Yoik:
Curtis, 1938, p. 243–272. Doyle, Arthur Conan. J. Habakuk Jephson's
Statement. —

«Cornhill Magazine», January 1884, p. 1 — 32. Fay, Charles Edey. Mary
Celeste. Salem: Peabody Museum, 1942. F r e u c h e n, Peter. Peter Freuchen's Book
of the Seven Seas.

New York: Julian Messner, 1957, p. 49–51. Gould, Rupert T. The Stargazor
Talks. London: Geoffrey Bles, 1944, p. 22–30.

Hocking, Charles. Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam.
London: Lloyd's Register of Shipping, 1969, p. 459.

«New York Times», 25 Maich 1873, p. 1. «Times» (London), 14 February 1873,
p. 9. Villiers. Alan. Posted Missing. New York: Scribner's, 1956, p. 267–269. Rev.
ed. 1974.

Villiers, Alan. Wild Ocean. New York: McGraw-Hill 1957 p. 249–264.

ЗИМА 1880 Г. «АТАЛАНТА»

Hocking, Charles. Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam.
London: Lloyd's Register of Shipping, 1969, p. 55.

Iloehling, Adolph A. They Sailed Into Oblivion. New York: Yoseloff, 1959, p.
82–92.

«New York Times», 26 May 1880, p. 4.

O'Donnell, Elliott. Strange Sea Mysteries. London: John Lane, 1926, p. 30–39.

Snow, Edward Rowe. *Mysteries and Adventures Along the Atlantic Coast*. New York: Dodd, Mead, 1948, p. 272–275.

«Times» (London): 13 April 1881, p. 6, col. 5; 14th 8–2; 15th, 10 — 4; 16th 5–5; 17th 11 — 6; 19th 6–5; 20th 12 — 1; 21st 8–3; 22nd 12 — 4; 23rd 5–6; 26th 8–5; 27th 10 — 3; 28th 7–6; 29th 7–5; 1 May 12 — 3; 3rd 8–2; 4th 5–5; 10th 8–6; 12th 7–5; 18th 10 — 5; 21st 8–4; 27th 10 — 6; 29th 11 — 6; 9 June 11 — 6; 10th 5–6; 12th 12 — 1; 14th 8–4; 29th 9–5; 6 January 1881, 11 — 1.

1881 ГОД. «ЭЛЛЕН ОСТИН»

Gould, Rupert T. *The Stargazer Talks*. London: Geoffrey Bios, 1944, p. 30.

1866 ГОД. «ЛОТТА»,

1868 ГОД. «ВИГО».

1884 ГОД. «МИРАМОН»

Материалы отсутствуют.

ОКТАБРЬ 1902 ГОДА. «ФРЕЯ»

Fort, Charles. *The Books of Charles Fort*. New York: Holt, 1941, p. 642; or his *Lo!* New York, C Kendall, 1931. Paperback: Ace, 1941, p. 101.

Lloyd's Register. *Wreck Returns*. 1900–1904. Abandoned at sea, number 446.

The Mexican Earthquake. — «Nature», 25 April 1907, p. 610.

НОЯБРЬ 1909 ГОДА. ДЖОШУА СЛОУМ

Dictionary of American Biography. New York: Scribner's, 1928 —

Vol. 17, p. 217. Freuchen, Peter. *Peter Freuchen's Book of the Seven Seas*.

New York: Julian Messner, 1957, p. 240–246. Slocum, Joshua. *Sailing Alone Around the World*. New York:

Century, 1900. Slocum, Victor. *Captain Joshua Slocum*. New York: Sheridan House, 1950.

Snow, Edward Rowe. *Mysterious Tales of the New England Coast*. New York: Dodd, Mead, 1961, p. 174–185.

Teller, Walter. *Joshua Slocum*. New Brunswick: Rutgers University Press, 1971.

МАРТ 1918 ГОДА. «ЦИКЛОН»

Кораблекрушение

Blaming the Giant Octopus for the «Cyclops» Mystery. — «Literary Digest», 8 March 1919, p. 92.

Collier Cyclops Mystery Still Causes Speculation. U.S. Naval Institute. «Proceedings», September 1923, p. 1569–1570.

Dictionary of American Naval Fighting Ships. Washington, D.C.: U.S. Navy,

1963 —, Vol. II, p. 226.

Disappearance of the Cyclops Another Mystery of the Deep. — «Literary Digest», 8 June 1918, p. 47.

Fact Sheet for U.S.S. Cyclops. One-page sheet sent by most government agencies in response to queries.

H o o h l i n g, Adolph A. They Sailed Into Oblivion. New York: YoseloH, 1959, p. 209–219.

L i v i n g s t o n, Brockholst. Old Navy Auxiliary Service. U.S. Naval Institute. «Proceedings», January 1929, p. 50–51.

Miller, J. Earle. Mysteries of the Sea. — «Popular Mechanics», July 1926, p. 7 — 10.

M o m s e n, R.P. Concerning the U.S.S. Cyclops..., 27 April 1918.

The Mystery of the Cyclops. — «Scientific American», May 1934, p. 272–273.

N e r v i g, Conrad A. The Cyclops Mystery. U.S. Naval Institute. «Proceedings», July 1969, p. 148–151.

«New York Times»: 15 April 1918, p. 1; 16th, p. 3; 17th, p. 3; 18th, p. 4, 7; 19th, p. 5; 1 May, p. 3; 23rd, p. 13; 4 June, p. 2; 13 Jan. 1919, p. 10; 25 June, p. 21; 12 July, p. 9; 9 May 1923, p. 22; 4 Dec. 1925, p. 1; 18 Feb. 1926, p. 5; 1 Sept. p. 3; 3 July 1930, p. 1; 4th, p. 4; 5th, p. 6; 8th, p. 5; 10th, p. 24.

T i s d a l e, Mahlon S. Did the Cyclops Turn Turtle? U.S. Naval Institute. «Proceedings», January 1920, p. 55–59.

U.S. Navy. Bureau of Construction and Repair. Cyclops-Stability. 7 Juno 1918.

U.S. Navy. Office of Naval Intelligence. U.S.S. Cyclops Six Theories..., 29 Juno 1918.

V i l l i e r s, Alan. Wild Ocean, New York: McGraw-Hill, 1957, P. 248–249.

«Virginian-Pilot»; 15 April 1918, p. 1; 16th, p. 8; 18th, p. 1; 19th, p. 18; 28th, p. 8.

Y a t e s, I. I. Discussion. U.S. Naval Institute. «Proceedings», April 1920, p. 603–607.

Погода

«New York Times»: 10 March 1918, p. 21; 11th, p. 1, 17; 12th, p. 8. Strom Warnings. — «Monthly Weather Review», March 1918, p. 42. U.S. National Climatic Center. Original Monthly Record of Observations. Hourly Wind Velocity. Norfolk, Virginia. March 1918.

U.S. National Climatic Center. Original Monthly Record of Observations. Prevailing Hourly Wind Direction. Norfolk, Virginia. March 1918.

«Virginian-Pilot», 10 March 1918, p. 1–2.

Последняя информация

H a w e s, Dean D. Letter to Kusche. 21 November 1973.

H a w e s, Dean D. Telephone conversation with Kucshe. 3 December 1973, 17

August 1974.

The Old Explorer. — «National Geographic School Bulletin». 9 October 1973, p. 125.

«Virginian-Pilot», 22 June 1973, n.p.

ЯНВАРЬ 1921 ГОДА. «КЭРРОЛЛ А. ДИРИНГ»

«New York Times»: 21 June 1921, p. 1; 22nd, p. 1, 10, 14; 23rd, p. 1, 2, 16; 24th, p. 2; 25th, p. 2; 27th, p. 12; 4 July, p. 8; 8th, p. 2; 9th, p. 7; 11th, p. 10; 26 August, p. 2.

Snow, Edward Rowe. *Mysteries and Adventures Along the Atlantic Coast*. New York: Dodd, Mead, 1948, p. 288–304.

«Virginian-Pilot», 1 February 1921, p. 3; 2nd, p. 3; 3rd, p. 3; 4th, p. 2; 5th, p. 4; 6th, p. 1.

АПРЕЛЬ 1925 ГОДА. «РАИФУКУ-МАРУ»

Hocking, Charles. *Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam*. London: Lloyd's Register of Shipping, 1969, p. 577.

ДЕКАБРЬ 1925 ГОДА. «КОТОПАКСИ»

Lloyd's Register. *Wreck Returns. 1925–1929. October to December 1925, Steamers and motorships missing*, p. 6. Number 17411.

Lloyd's Weekly Casualty Reports. 11 December 1925, p. 355; 18th, p. 396; 24th, p. 432.

«New York Times», 2 December 1925, p. 17; 4 December, p. 1.

МАРТ 1926 ГОДА. «СУДУФФКО»

Lloyd's Register. *Wreck Returns. 1925–1929. April to June 1926, Steamers and motorships missing*, p. 5. Number 83955.

«New York Times», 19 March 1926, p. 23; 8 April, p. 2; 11th, p. 3; 28th, p. 27; 14 May, p. 17.

ОКТЯБРЬ 1931 ГОДА. «СТАБЕНГЕР»

«Nassau Guardian», 14 October 1931, p. 4; 21st, p. 4. Thorstvedt, Else May (Norwegian Maritime Museum, Oslo).

Letter to Kusche, 28 December 1973. V i n j e, H. (Office of the Directorate General of Shipping and

Navigation, Oslo, Norway). Letter to Kusche, 8 January 1974.

АПРЕЛЬ 1932 ГОДА. «ДЖОН ЭНД МЭРИ»

Merchant Vessels of the United States (Including Yachts), 1932, p 380; 1933, p. 939. Washington, D.C.: Buieau of Customs. New York Maritime Register, 9 March 1932, p. 15; 27 April, p. 9.

АВГУСТ 1935 ГОДА. «ЛИА ДАХАМА»

«New York Times», 28 August 1935, p. 1; 30th. p. 19. «Times» (London). 10 September 1935, p. 9.

ФЕВРАЛЬ 1940 ГОДА. «ГЛЮРИА КОЛИТА»

«New York Times», 5 February 1940, p. 63.
«Times-Picayune» (New Orleans): 5 February 1940 p. 1; 6th, p. 1; 7th, p. 1; 8th, p. 1; 11th, p. 20.

НОЯБРЬ, ДЕКАБРЬ 1941 ГОДА. «ПРОТЕУС», «НЕРЕУС»

Dictionary of American Naval Fighting Ships. Washington, D.C.: U.S. Navy, 1963-. Vol. V, p. 45, 394.
Hocking, Charles. Dictionary of Disasters at Sea During tho Age of Steam. London: Lloyd's Register of Shipping, 1969, p. 499, 569.

ОКТЯБРЬ 1944 ГОДА. «РУБИКОН»

«New York Times», 17 October 1944, p. 25; 18th, p. 1; 19th, p. 36; 20th, p. 1; 21st, p. 19; 23rd, p. 21.

U.S. Geological Survey. Tho National Atlas of the United States. Devastating North Atlantic Hurricanes, 1938–1965. Washington, D.C., 1970, p. 116.

ДЕКАБРЬ 1945 ГОДА. 19 ЗВЕНО

Board of Investigation into five missing TBM airplanes and one PBM airplane convened by Naval Air Advanced Training Command, NAS Jacksonville, Florida, 7 December 1945, and related correspondence. Washington, D.C.: U.S. Navy, 1946.

Mc Donell, Michael. Lost Patrol. — «Naval Aviation Newv», June 1973, p. 8.
«Miami Herald», 6 December 1945, p. 1; 7th, p. 1; 8th, p. 1; 9th, p. 1; 10th, p. 1.
«New York Times», 6 December 1945, p. 11; 7th, p. 1; 8th, p. 10; 10th, p. 11; 11th, p. 14; 9 March 1946, p. 9.

ДЕКАБРЬ 1946 ГОДА. «СИТИ БЕЛЛ»

«Miami Herald», 6 December 1946, p. 1.

«Nassau Guardian», 5 December 1945, p. 2; 6th, p. 2; 7th, p. 4.

1947 ГОД. «ЛЕТАЮЩАЯ КРЕПОСТЬ»

Материалы отсутствуют.

ЯНВАРЬ 1948 ГОДА. «СТАР ТАЙГЕР»

Barker, Ralph. *Great Mysteries of the Air*. London: Chatto and Windus, 1966, p. 80–93.

Great Britain. Ministry of Civil Aviation. Report of the Court investigation of the accident to the Tudor IV. Aircraft «Star Tiger» G-AHNP, on the 30th January, 1948 (Cmd. 7517). London: His Majesty's Stationery Office, 1948.

«New York Times»: 1 February 1948, p. 5; 2nd, p. 37; 3rd, p. 51, 5th, p. 45.

«Times» (London), 31 January 1948, p. 4; 2 February, p. 4; 4th, p. 4; 29 September, p. 2.

МАРТ 1948 ГОДА. ЭЛ СНАЙДЕР

«Miami Herald»; 7 March 1948, p. 1; 8th, p. B1; 9th, p. 1; 10th, p. 1; 11th, p. 9; 12th, p. 13; 13th, p. 1; 14th, p. 1; 15th, p. 1; 16th, p. 1; 19th, p. 19; 20th, p. 4.

«New York Times», 7 March 1948, p. 21; 8th, p. 37; 9th, p. 20.

ДЕКАБРЬ 1948 ГОДА. «ДАКОТА-3»

Civil Aeronautics Board. Accident Investigation Report. Airborne Transport, Inc. Miami (Florida), 28 December, 1948.

«Miami Herald», 29 December 1948, p. 1; 30th, p. 1; 31st, p. 1; 1 January 1949, p. 2; 19 July, p. 7.

«Now York Times», 29 December 1948, p. 1; 30th, p. 28; 31st, p. 13; 19 July 1949, p. 44.

ЯНВАРЬ 1949 ГОДА. «СТАР ЭРИЕЛ»

Great Britain. Ministry of Civil Aviation. Civil Aircraft Accident. Report on the Loss of Tudor IVb Star Ariel G-AGRE Which Disappeared on a Flight Between Bermuda and Kingston (Jamaica) on 17th January, 1949 (M.C.A.P. 78). London: His Majesty's Stationery Office, 1949.

«New York Times», 18 January 1949, p. 1; 19th, p. 55; 21st, p. 14; 23rd, p. 29.

Stewart, Oliver. *Dangei in the Air*. New York: Philosophical Library, 1958, p. 121–130.

«Times» (London), 18 January 1949, p. 4; 19th, p. 4; 24th, p. 3; 21 December, p. 4.

МАРТ 1950 ГОДА. «ГЛОУБМАСТЕР»

«New Ycrk Times», 24 March 1951, p. 1; 30th, p. 3; 31st, p. 3,

ИЮНЬ 1950 ГОДА. «САНДРА»

Lloyd's List, April 24, 29; May 2, 3, 6, 10, 11, 15, 16, 18, 20;
June 3 1950, n.p. Lloyd's Register. Wreck Returns. Supplement. 1950. Steamers
and
motorships lost, p. 46. «Miami Herald», 8 April 1950, p. 1. «Savannah Morning
News», 20 April 1950, p. 20.

ФЕВРАЛЬ 1953 ГОДА АНГЛИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ «ЙОРК»

«New York Times», 3 February 1953, p. 8; 4th, p. 15.

ОКТЯБРЬ 1954 ГОДА. «СУПЕР-КОНСТЕЛЛЕЙШН»

«New York Times», 1 November 1954, p. 1; 2nd, p. 9; 3rd, p. 10;. 4th, p. 34.

ДЕКАБРЬ 1954 ГОДА. «САУТЕРН ДИСТРИКТС»

Hocking, Charles. Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam.
London: Lloyd's Register of Shipping, 1969, p. 656.

Lloyd's Weekly Casualty Reports, 4 January 1955, p. 35; 11th, p. 68, 72. «New
York Times», 14 December 1954, p. 26; 15th, p. 63; 18th, p. 31; 21st, p. 53; 25th, p.
21; 1 January 1955, p. 25; 3rd, p. 39; 4th, p. 91; 5th, p. 43; 6th, p. 26; 8th, p. 29; 9th,
V p. 9; 11th, p. 51; 20th, p. 55; 23 August, p. 48. V i l l i e r s, Alan. Posted Missing.
New York, Scribner's, 1956, p. 286–295. Rev. ed. 1974.

СЕНТЯБРЬ 1955 ГОДА. «КОННЕМАР IV»

Lloyd's Weekly Casualty Reports. October — December 1955, Vol. 142, p. 5.
«Miami Herald», 18 September 1955, p. 1; 19th, p. 1; 27th, p. 1, 12; 1 October, p. 1.

«New York Times», 15 September 1955, p. 46; 16th, p. 47; 18th, p. 1; 19th, p.
1; 20th, p. 25; 22nd, p. 23; 23rd, p. 27; 24th, p. 36; 25th, IV p. 11; 1 October, p. 38.
U.S.

Geological Survey. The National Atlas of the United States of America.
«Devastating North Atlantic Hurricanes, 1938–1965». Washington, D.C., 1970, p.
116.

НОЯБРЬ 1956 ГОДА.
МОРСКОЙ ПАТРУЛЬНЫЙ БОМБАРДИРОВЩИК

«New York Times», 11 November 1956, p. 80; 12th, p. 36; 13th, p. 27. U.S. Navy.

Naval Safety Center. NAVSAFECEN ltr ser 395, 4426. Norfolk (Virginia), 1971.

ЯНВАРЬ 1958 ГОДА. «РИВОНОК»

Merchant Vessels of the United States (Including Yachts). 1959.

Washington, D.C.: U.S. Bureau of Customs, p. 802.

«New York Times», 7 January 1958, p. 24; 8th, p. 6; 9th, p. 66; 10th, p. 14; 11th, p. 36; 15th, p. 14; 19th, p. 73; 21st, p. 58. Snow, Edward Rowe.

Unsolved Mysteries of Sea and Shore. New York: Dodd, Mead, 1963, p. 219–223.

ЯНВАРЬ 1962 ГОДА. «КВ-50»

«New York Times», 10 January 1962, p. 9.

«Virginian-Pilot», 10 January 1962, p. 1; 11th, p. 21; 12th, p. 43.

АПРЕЛЬ 1962 ГОДА. «ПАЙПБР АПАШ»

Ingraham, D.A.F. (Director of Civil Aviation, Nassau International Airport, Bahamas). Letter to Kusche, 25 March 1974.

ФЕВРАЛЬ 1963 ГОДА. «МАРИН САЛФЕР КУИН»

«Lloyd's Weekly Casualty Reports», 26 March 1963, Vol. 171, p. 576.

«New York Times», 11 February 1963, p. 1; 12th, p. 3; 3 April, p. 93; 6th, p. 46; 23 May, p. 74; 28th, p. 74; 4 February 1973, p. 52.

U.S. Coast Guard. Commandant. Commandant's Action on Marine Board of Investigation; Disappearance of the SS Marine Sulphur Queen at sea on or about 4 February 1963 with the presumed loss of all persons on board, March 1964.

U.S. Coast Guard. Marine Board of Investigation. SS Marine Sulphur Queen; Disappearance at sea on or about 4 February 1963, August 1963.

ИЮЛЬ 1963 ГОДА. «СНО¹ БОЙ»

Lloyd's Weekly Casualty Reports, 9 July 1963, p. 22; 16th, p. 54. «Miami Herald», 5 July 1963, p. 1; 6th, p. 1; 7th, p. 1; 8th, p. 14; 9th, p. 10.

АВГУСТ 1963 ГОДА. ДВА «КС-135»

Gerwig, Richard F. (Chief of the Reporting and Documents Division, Directorate of Aerospace Safety, Norton Air Force Base, California). Letter to Kusche, 6 July 1973.

«Miami Herald», 29 August 1963, p. 1; 30th, p. 1; 31st, p. 2; 1 September, p. 2.

A Narrative Report on the Search for Two SAC «KC-135» Aircraft, 55th Air Rescue Squadron Historical Data Report, 1 August — 31 August 63, Military Airlift Command.

«New York Times», 30 August 1963, p. 16; 31st, p. 63; 3 September, p. 16.

ИЮНЬ 1965 ГОДА. «ЛЕТАЮЩИЙ ВАГОН»

«Arizona Republic», 5 June 1965, p. 1; 6th, p. 1.

McDivitt, James A. Letter to Kusche, 7 February 1974.

«Miami Herald», 7 June 1965, p. 1; 8th, p. 12; 9th, p. 2; 10th, p. 1; 11th, p. 1.

«New York Times», 7 June 1965, p. 44. United Press International. Gemini; America's walk in space.

Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1965, Chap. 4. Articles on Gemini IV may be found in any newspaper of the time.

ЯНВАРЬ 1967 ГОДА. «ЧЕРНАЯ НЕДЕЛЯ»

«Miami Herald», 12 January 1967, p. B1; 13th, p. 15; 14th, p. B2; 18th, p. B2; 19th, p. 1; 20th, p. 28; 21st, p. B2; 22nd, p. B1; 24th, p. B2.

ДЕКАБРЬ 1967 ГОДА. «УИЧКРАФТ»

«Miami Herald», 22 December 1967, p. 2; 24th, p. B1; 25th, p. B2; 26th, p. B1; 27th, p. B2; 29th, p. B2.

МАЙ 1968 ГОДА. «СКОРПИОН»

«Arizona Republic», 1 February 1969, p. 1.

«New York Times», 28 May 1968, p. 1, 3; 29th, p. 1, 12, 16; 30th, p. 1; 31st, p. 1, 5; 1 June, p. 13, 26; 2nd, p. 15, IV 12; 3rd, p. 12; 4th, p. 93; 5th, p. 9; 6th, p. 13; 7th, p. 78; 8th, p. 63; 9th, p. 17; 11th, p. 19; 12th, p. 93; 13th, p. 13; 18th, p. 5; 21st, p. 24; 22nd, p. 20; 4 July, p. 22; 26th, p. 30; 5 August, p. 37; 26 October, p. 7; 1 November, p. 1; 2nd, p. 30; 5th, p. 43; 16th, p. 27; 22nd, p. 24; 23rd, p. 33; 3 January 1969, p. 5; 1 February, p. 1; 12 July, p. 52. Кроме того, статьи о «Скорпионе» можно найти в любой газете этого времени.

«ГРИНЛИНГ»

«New York Times», 5 May 1973, p. 4.

ИЮЛЬ 1969 ГОДА. ПЯТЬ ПОКИНУТЫХ СУДОВ

«ТИНМУТ ЭЛЕКТРОН»

«New York Times», 12 July 1969, p. 2; 13th, p. 11; 27th, p. 21.

«Times» (London), 11 July 1969, p. 1; 12th, p. 4; 14th, p. 3; 16th, p. 2; 18th, p. 6; 28th, p. 1, 2; 29th, p. 1; 6 August, p. 2; 13th, p. 2; 26th, p. 4.

T o m a l i n, Nicholas, and Hall, Ron. *The Strange Last Voyage of Donald Crowhurst*. New York: Stein and Day, 1970.

ОСТАЛЬНЫЕ СУДА

«New York Times», 13 July 1969, p. 11. «Times» (London), 12 July 1969, p. 4. Willis, Ronald J. *Lost: Ships and Crews*. — «The INFO Journal», Fall 1969, p. 4–6.

АВГУСТ 1969 ГОДА. БИЛЛ ВЕРИТИ

Fort Lauderdale News-Sentinel, 28 March 1973, n.p.; 29th, n.p.

«New York Times», 22 August 1969, p. 70; 15 September, p. 3; 21st, p. 44; 27 June, 1971, p. 55; 5 August 1973, V p. 11.

Verity, Bill. Telephone conversation with Kusche, 20 November 1973.

НОЯБРЬ 1970 ГОДА.

«ДЖИЛЛИ БИН» и «ПАЙПЕР КОМАНЧ»

«Miami Herald», 26 November 1970, p. 22D; 28th, p. B2.

АПРЕЛЬ 1971 ГОДА. «ЭЛИЗАБЕТ»

D i n a n, T.M. (Head of Casualty Records and Historical Research, Lloyd's). Letter to Kusche, 29 November 1973.

Rice, Commander F.A. (Chief, Casualty Review Branch, U.S. Coast Guard, Washington, D.C.). Letter to Kusche, 6 November 1973.

Troy, Lawrence II. (Manager-Record, American Bureau of Shipping). Letter to Kusche, 19 March 1974.

ОКТАБРЬ 1971 ГОДА. «ЭЛЬ КЭРИБ»

El Caribe (Santo Domingo), October 15, 16, 20, 21, 22, 23, 25,

26, 1971, n.p.

Lloyd's List, October 16, 18, 19, 20, November 23. 1971. M e l l a Villanueva, Federico A. (Administrator General,

El Caribe). Letter to Kusche, 9 January 1974. «Miami Herald», 16 October 1971, p. 2.

«San Juan Star», 16 October 1971, p. 1; 17th, p. 22; 18th, p. 16;

19th, p. 3; 20th, p. 6; 22nd, p. 1; 23rd, p. 14. «El Tiempo», Bogota (Colombia), October 16, 21, 1971, n.p.

ФЕВРАЛЬ 1972 ГОДА. «В. А. ФОГТ»

«Galveston Daily News», 3 February 1972, p. 1; 4th, p. 1; 5th, p. 1; 6th, p. 1; 7th, p. 1; 8th, p. 1; 9th, p. 1; 10th, p. 1; 11th, p. 1; 13th, p. 1; 14th, p. 1; 15th, p. 1; 16th, p. 1; 17th, p. 1; 18th, p. 1; 19th, p. 1; 20th, p. 1. «Houston Post», 3 February 1972, p. 1; 4th, p. 1; 5th, p. 1; 6th, p. 1; 7th, p. 1; 8th, p. 2; 9th, p. 1; 10th, p. 1; 11th, p. 6; 12th, p. 13; 13th, p. 1; 14th, p. 1; 15th, p. 1; 16th, p. 4; 17th, p. 3; 18th, p. 1; 19th, p. 1; 20th, p. 6B; 22nd, p. 5; 29th, p. 3.

K i r k p a t r i c k, Joel (City Editor, Galveston Daily News).

Letter to Kusche, 20 December 1973. «New York Times», 3 February 1972, p. 30; 6th, p. 62; 7th, p. 63; 14th, p. 57; 15th, p. 36. Rice. Commander F.A. (Chief, Casualty Review Branch, U.S.

Coast Guard, Washington, D.C.). Letter to Kusche, 4 March 1974. S o l a n o, A. (Chief of Identification, Sheriff's Department, County of Galveston). Letter to Kusche, 20 December 1973. Whiting, Lt. Arthur (Casualty Review Board, U.S. Coast Guard, Washington, D.C.). Telephone conversation with Kusche, 16 January 1974.

МАРТ 1973 ГОДА.

«НОРС ВЭРИЕНТ» И «АНИТА»

«New York Times», 23 March 1973, p. 1; 24th, p. 66; 25th, p. 47; 26th, p. 1; 27th, p. 32; 28th, p. 1; 29th, p. 93.

ОКТЯБРЬ 1973 ГОДА. «ЛИНДА»

«Arizona Republic», 8 October 1973, p. 14; 25 November, p. 21; 28th, p. 3.

«Miami Herald», 8 October 1973, p. 1; 9th, p. 3B. U.S. Coast Guard. Public Information Office. Miami, Florida.

Johnson, Lt. (jg) G.F. (Public Information Officer). Letter to Kusche, 24 October 1973.

«Press release⁴», 10 October 1973.

Johnson, Lt. (jg) G.F. Letter to Kusche, 13 November 1973.

«МОРЕ ДЬЯВОЛА»

«Action Line», «Maimchi Daily News» (Tokyo). Letter to Kusche 26 December 1973.

«Asahi Shimbun» (Tokyo), 15 January 1955, n.p.

Ch a r v e t, Michael (Editor General News, North America, Reuters). Letter to Kusche, 27 November 1973.

H a t a y a, H. (Director of Government, Bonin Islands). Letter to Kusche, 11 January 1974. K i m u r a, Shigeru (Associate Editor, Science Department,

Asahi Shimbun, Tokyo). Letters to Kusche, 30 October, 18

November, 1973. K i n k a i d, Karol (Consulate General of Japan, Los Angeles).

Letter to Kusche, 11 December 1973. N e a l, Alfred H., Jr. (American Vice Consul, United States

Embassy, Tokyo). Letter to Kusche, 31 October 1973. «New York Times», 27 September 1952, p. 35; 28th, p. 30; 30th,

p. 2; 16 January 1955, V, p. 8. O l i n o, Yasuchika (Foreign Liaison Officer, Maritime Safety

Agency, Tokyo). Letter to Kusche, 10 January 1974. Project Magnet. Washington, D.C.: U.S. Naval Oceanographic

Office, n.d. Prone, Leo J. (Safety Supervisor, Wake Island Air Force Base).

Letter to Kusche, 19 December 1973. S t i e r m a n, J.W. (Fleet Public Affairs Officer, United States

Pacific Fleet, Makalapa, Hawaii). Letter to Kusche, 17 December 1973. S m y s e r, A.A. (Editor, Honolulu Star-Bulletin). Letter to

Kusche, 25 November 1973. T a i t a n o, Magdalena (Librarian, Nieves M. Flores Memorial

Library, Agana, Guam). Letter to Kusche, 30 November 1973. «White Paper». Maritime Safety Agency, 1973, p. 58–59. «Yomiuri Shimbun» (Tokyo), 14 January 1955, n.p.

МАГНЕТИЗМ, ТАЙНА И БЕРМУДСКИЙ ТРЕУГОЛЬНИК

Выводы и заключения, приводимые в этом разделе книги, основаны на моем собственном опыте специалиста по летному оборудованию и на руководстве FAA's Instrument Flying Handbook. Правильность аэронавигационных заключений была подтверждена Ларри Янгом — главным пилотом и инструктором из Авиационной школы, аэропорт «Скай-Харбор», Феникс. Правильность экскурсов в геологию подтверждена доктором Уильямом А. Сауком — ассистент-профессором геологии Аризонского университета.

Послесловие Загадки океана

Лоуренс Д. Куше закончил свою книгу словами, с которых можно было бы начать любую работу об исследовании океана. «Приятно сознавать, — написал он, — что мы стремимся понять природу всех тех явлений, которые на первый взгляд кажутся необъяснимыми». Океан огромен и пока еще мало изучен. В этом смысле он бросает вызов человеку, интригует его, подчас пугает. В этом же кроется и причина возникновения связанных с ним многочисленных тайн и легенд, отличающихся необыкновенной живучестью.

Одну из них, а именно легенду о Бермудском треугольнике, развенчал автор этой книги. Он развенчал ее с фактами в руках, спокойно и обстоятельно. В его книге, как нигде, подробно и добросовестно проанализированы все важнейшие случаи катастроф в той области Атлантического океана, которую называют Бермудским треугольником. Автор потратил на это много лет. Изучил огромное количество литературных источников (см. библиографию), установил связь с большим числом лиц, которые могли иметь хотя бы малейшие сведения о катастрофах, происходивших в Бермудском треугольнике. В книге содержится анализ 53 наиболее известных катастроф. Истории многих из них выглядят и читаются, как захватывающие детективы. Этому способствует и выбранный автором характер изложения. Вначале он передает Легенду, как она есть, и, надо сказать, эта Легенда в большинстве случаев выглядит очень интригующе. Затем он анализирует собранные им факты. Постепенно перед читателем встает действительный ход событий и процесс разрушения самой Легенды.

Конечно, ученые, занимающиеся изучением океана, и до появления этой книги знали, что ни Бермудский треугольник, ни любой другой из его районов не содержат в себе ничего «трансцендентного», то есть недоступного познанию, ничего сверхъестественного. Но нужно ли печалиться по этому поводу? Скучно ли жить без мистификаций? Это не праздные вопросы. В одном из писем, полученных мной после опубликования статьи в «Правде» [«Правда», 5 декабря 1976 г], говорится: «До Вашей статьи была в океане тайна. Вы своей статьей ее разрушили. В результате на свете стало скучно жить. Зачем Вам надо было это делать?»

Четко сформулированное обвинение и лобовой вопрос... Очевидно, и ответ на него должен быть четким: это нужно было сделать именно для того, чтобы на свете жилось не «скучно». Если бы автор этого письма знал, сколько интереснейших загадок, загадок сложных, но «земных», разрешимых, таит океан, он бы не был столь пессимистичен. Океан вне мифов — это океан проблем, отчасти решенных, в некоторой части поставленных и в значительной части еще ждущих своего решения. Вот почему за последнее время быстро увеличивается число маститых и молодых ученых, включающихся в исследования океана.

1. ОКЕАН ОГРОМЕН И ПОКА ЕЩЕ МАЛО ИЗУЧЕН

Все знают, что океан велик, но мало кто по-настоящему представляет, насколько он огромен. В нем на каждого жителя нашей планеты приходится около 300 млн. кубических метров воды: если эту воду опреснить, то таким количеством пресной воды можно обеспечить город с миллионным населением в течение года. Чтобы заполнить океан, всем рекам земного шара надо непрерывно течь около 50 тыс. лет. Если представить его в какой-то момент покоящимся и однородным по глубине, то атмосферным ветрам и солнечному излучению понадобится около 200 лет для того, чтобы развились те течения, которые наблюдаются в нем сейчас. Главное из них и наиболее известное — Гольфстрим в Атлантическом океане, переносящий каждую секунду примерно 20 млн. куб. м воды. Такое количество воды могла бы переносить лишь река шириной 100 км и глубиной 200 м при скорости течения 1 м/сек. Похоже на него только течение Куро-Сию в Тихом океане. Однако самым мощным в Мировом океане считается течение, опоясывающее Антарктиду. Его ширина достигает почти 2000 км, а воды оно переносит примерно в 10 раз больше, чем Гольфстрим. На разных глубинах течения имеют разное направление. Например, в экваториальной Атлантике поверхностные воды текут с востока на запад (Северное пассатное течение), а на глубинах 200–600 м существует противотечение, направленное вдоль экватора с востока на запад — своеобразная река шириной около 200 км. Это противотечение, открытое советскими учеными, названо течением Ломоносова. Известны подобные подповерхностные экваториальные противотечения и в Индийском (течение Тареева) и в Тихом океанах (течение Кромвелла).

Кроме горизонтальных течений, в океане происходит перемешивание вод и в вертикальном направлении. Несмотря на это, на глубинах двух и более километров в океане постоянно (даже в тропиках) сохраняется низкая температура, всего 2–3 °С. Добавим, что там царствует, кроме того, и полный мрак. Условия, казалось бы, совершенно не подходящие для развития жизни, и тем не менее жизнь существует на всех глубинах океана, вплоть до самых максимальных.

Океан настолько глубок, что в его водах могли бы скрыться все и даже самые высокие хребты и вершины нашей планеты. Максимальная глубина его составляет 11 022 м; ее обнаружили в Марианской впадине Тихого океана.

В земной коре под океаном протекают мощные тектонические процессы. Постоянный подъем расплавленного вещества в районе Срединно-Атлантического хребта приводит, например, к раздвижению дна и удалению Европейского и Северо-Американского материков друг от друга примерно на 3 см в год. Иногда тектоническая деятельность проявляется более бурно: на дне океана происходят подводные землетрясения и извержения вулканов. Это в свою очередь часто вызывает резкое смещение поверхности океана; образуется волна цунами, которая разбегается во все стороны от места своего зарождения. Безобидная и мало заметная в открытом океане, эта волна,

выходя на мелководье, становится высокой, крутой и очень разрушительной.

Набегая на побережье, она уничтожает все на своем пути. Единственное спасение — заблаговременно подняться на безопасную высоту.

Звук под водой распространяется почти в 5 раз быстрее, чем в воздухе. Но и ему потребуется более двух часов, чтобы пересечь Тихий океан — настолько он велик. Между прочим, звук в океане распространяется с очень малым затуханием. Он действительно может пересечь океан с одного края до другого. Звуковые волны широко применяются для исследования океана.

Богаты и ресурсы океана. Они приобретают все большее и большее значение по мере роста населения земного шара в условиях, когда биологические, минеральные и другие ресурсы континентов становятся недостаточными. На каждого жителя нашей планеты уже сейчас приходится в среднем около 15 кг добываемой из океана и прилегающих к нему морей биомассы. Около $\frac{1}{5}$ части мировой добычи нефти и газа в настоящее время сосредоточено в прибрежных районах океана или на шельфах. Дно глубоководных частей океана изобилует минеральными богатствами. В самой океанической воде растворено более 70 различных химических элементов. Каждого жителя планеты воды океана могли бы одарить почти тремя килограммами золота, однако его извлечение из морской воды пока экономически не рационально. Зато другие элементы, например магний, калий, бром, уже сейчас в больших количествах добывают из морской воды. Грандиозны энергетические ресурсы океана, которые пока еще мало используются. Около половины всего объема кислорода, которым дышит население нашей планеты, продуцируется в процессе фотосинтеза в верхнем слое океанических вод.

Без всякого преувеличения можно сказать, что океан определяет погоду на всей планете. Так, погода европейской части нашей страны зависит от процессов, протекающих в Атлантическом и Северном Ледовитом океанах.

Чем более грандиозен объект природы, с которым мы сталкиваемся, чем менее он исследован, тем более привлекает он пытливого, любознательного ума ученого. Сотни научно-исследовательских кораблей, принадлежащих разным странам, непрерывно несут вахту на просторах океана. С этих кораблей, с исследовательских подводных лодок, опускающихся в глубины океана, со спутников и обитаемых космических лабораторий тысячи научных сотрудников непрерывно следят за океаном, приобщаются к его тайнам. Традицией стало проводить совместные эксперименты, объединять усилия многих стран для решения наиболее сложных проблем. Иногда в таких экспериментах одновременно участвуют несколько десятков исследовательских кораблей. Советские ученые-океанодот идут по совместной программе исследований с учеными Польши, Германской Демократической Республики, Болгарии, США, Англии, Франции.

Ученые-океанологи разрабатывают все новые и новые способы получения возможно большего количества сведений об океане. Разрабатываются приборы для изучения океана с искусственных спутников земли. В определенных

районах океана выставляется большое число так называемых буйковых станций. Каждая такая станция состоит из буя, плавающего на поверхности или на определенной глубине под поверхностью, тяжелого, лежащего на дне якоря и троса, связывающего их друг с другом. На тросе на разных горизонтах укрепляются автоматические приборы, в памяти которых через определенные промежутки времени (скажем, через 5 или 20 минут) записываются величина и направление скорости течения, а также температура. В одном из экспериментов буйковые станции были расположены вдоль гигантского креста с длинами сторон 200 км. Они функционировали и давали непрерывные записи в течение полугода.

Широкое применение получили зонды — приборы, которые во время их погружения с корабля непрерывно регистрируют температуру и соленость воды в зависимости от глубины. Иногда с их помощью измеряют и другие параметры. Именно такими приборами была открыта тонкая вертикальная структура вод океана. Оказалось, что океан состоит из большого количества почти однородных слоев (с толщиной 1 — 20 м), на границе между которыми свойства воды (температура, соленость, скорость течения) изменяются почти скачком. В других случаях используются так называемые теряемые зонды. Это недорогие приборы, которые сбрасываются на ходу корабля или с самолета. Сам прибор погибает, но до этого он сообщает на корабль или самолет (в последнем случае по радио) данные о температуре до глубин 700 м.

Перенос водных масс в океане удобно исследовать с помощью акустических буюв «нейтральной» плавучести. Это автономные буи, которые после сбрасывания их с корабля погружаются до желаемой глубины и далее перемещаются на этой глубине вместе с водными массами, окружающими их. Одновременно они периодически (обычно каждые 5 минут) посылают звуковые импульсы, которые принимаются не менее чем на трех удаленных акустических приемных станциях. По разности времени пробега звукового сигнала до разных станций определяется местоположение каждого буя и вычисляется скорость течения.

Звуковой сигнал может покрывать расстояние до 2000 км, используя всегда существующий в глубоком океане так называемый подводный звуковой канал. Одновременно этот звуковой сигнал может нести информацию о параметрах среды в месте нахождения буя в данный момент. Однако, несмотря на все эти усилия, приходится признать, что океан пока еще остается для нас во многом непознанным, загадочным. Исследован он пока еще совершенно недостаточно.

2. БЕРМУДСКИЙ ТРЕУГОЛЬНИК

Недостаточная изученность океана способствует появлению различных, связанных с ним легенд и мифов. Наибольшее распространение в наше время получила легенда о Бермудском треугольнике. Так с некоторых пор стали называть район Атлантического океана, условно ограниченный треугольником,

в вершинах которого находятся п-ов Флорида, Бермудские о-ва к о-в Пуэрто-Рико. Считается, что в этом треугольнике регулярно и таинственно исчезают суда и самолеты. Трагедии приписываются действию некой непознанной силы. Иногда с борта корабля будто бы бесследно исчезает вся команда, после чего он, безлюдный, одиноко носится по волнам. В других случаях команду находят на судне, но без признаков жизни. Аналогичные таинственные явления якобы обнаружены также в Море дьявола по другую сторону земного шара, но примерно на той же географической широте между юго-восточным побережьем Японии, Филиппинами и островом Гуам. По-видимому, это подтверждает и Л. Куше. Первый, кому пришло в голову разделить всю поверхность земного шара на треугольники и объявить определенные из них таинственными, был американец И. Сандерсон.

Описанию таинственных происшествий, происходивших в Бермудском треугольнике, начиная с плаваний Христофора Колумба, посвящено много книг и огромное количество газетных и журнальных статей.

Вот, например, несколько выдержек из статьи в американской газете «Register» от 23 января 1972 г.

«Странное происшествие случилось с Христофором Колумбом на его пути к открытию Америки. Он записал в своем вахтенном журнале 15 сентября 1492 г.: «Огненный след был виден между небом и морем». Двумя днями позже его команда была напугана странным и незакономерным поведением корабельного компаса».

Далее... «Много кораблей, а в последнее время и самолетов, исчезли там без следа. Ни обломков, ни жертв кораблекрушений не было найдено...»

«...В августе 1831 г. корабль военно-морских сил США «Сильф» исчез на пути из Нью-Йорка в Вест-Индию. Аналогично корабль «Сигалл», участвовавший в экспедиции Вилки в Южный океан, последний раз был замечен 14 марта 1839 г., когда он держал курс на Южную Америку...»

«...Многие вещественные доказательства аварий были подняты со дна океана на коварных мелководьях вблизи полуострова Флорида. Они относятся к разным временам, начиная с времен плаваний испанских галио-нов. Однако никто не знает, сколько еще таких обломков покоится дальше, в глубинах Атлантики, занесенных песком и охраняемых от поисков акулами и другими опасностями моря...»

«Даже в сравнительно недавние времена, после второй мировой войны, около 20 кораблей и самолетов необъяснимым образом исчезли в треугольнике или вблизи него.

5 декабря 1945 г. пять бомбардировщиков военно-морского флота США в общей сложности с 14 человеками команды поднялись с военно-морской воздушной базы США Форт-Лодердейл во Флориде для обычного патрулирования. Погода была дождливая, но в среднем на пути предполагалась удовлетворительной. Меньше чем через 2 часа после вылета с базы из переговоров между головным самолетом и другими можно было понять, что отряд заблудился. «Все необычно и странно, — в тревоге радировал

руководитель полета, — мы не знаем, в каком направлении летим. Даже море выглядит необычно». Поскольку отряд не вернулся, на розыски был послан самолет-амфибия с 13 членами команды. Через 20 минут полета летающая лодка также исчезла...»

«...Совсем недавно, в 1963 г., два самолета-заправщика военно-воздушных сил, а также американский торговый корабль «Маринер Салфер Купи» и рыболовецкий корабль исчезли в треугольнике...»

«После всего сказанного можно подумать (как бы многие и подумали во времена Колумба), что они «соскользнули с края нашего мира».

Для объяснения таинственных происшествий в Бермудском треугольнике выдвигаются самые невероятные гипотезы. Одни считают все это несомненным доказательством посещения нашей планеты инопланетянами. Другие утверждают, что жители Атлантиды, погрузившейся в свое время на дно океана, чудесным образом приспособившись к существованию в морской среде, достигли к настоящему времени уровня развития значительно более высокого, чем земляне, и иногда поднимаются к поверхности океана и похищают отставших в прогрессе собратьев. Третьи, по-видимому, мало представляя себе, что такое лазер, уверяют, что люди, суда и самолеты «испаряются» в результате действия некоего огромного атмосферного лазера. Четвертые полагают, что в этих районах дно океана иногда разверзается, туда устремляется вода и засасывает корабли, а в воздухе над океаном возникает «антисмерч», в котором погибают самолеты. Авторы последнего объяснения явно не подозревают, что любое такого рода явление в земной коре было бы немедленно зарегистрировано десятками сейсмических станций. Пятые связывают чудеса с обнаруженным американскими космонавтами в этом районе понижением уровня океана на 25 метров, по-видимому, заключая, что это не может не привести к возникновению в океане мощных круговоротов,

В Академию наук и редакции газет приходит много писем с другими «объяснениями» чудес или с просьбами разъяснить, что же в действительности происходит в Бермудском треугольнике.

Как показывают результаты деятельности разветвленной сети сейсмических станций разных стран, в земной коре этого района не происходит никаких особых процессов, способных вызвать гибель кораблей на поверхности океана или самолетов в атмосфере. В настоящее время наука имеет достаточно данных и о явлениях, протекающих в этом районе в толще самого океана. В частности, Бермудский треугольник совпал с районом, в котором американские ученые с участием советских ученых начиная с 1971 года детально исследуют структуру морских течений на различных глубинах. Эксперименты дали и дают много нового, чрезвычайно интересного, но из их результатов совершенно определенно следует, что в водах океана нет ничего таинственного или сверхъестественного.

Например, детальному обследованию подвергаются гигантские вихри, открытые в 1970 г. в процессе советского эксперимента «Полигон-70». Совершенно определенно можно сказать, что эти вихри, учитывая

наблюдающиеся в них скорости течений, не могут быть причиной каких-либо катастроф.

В 1969 году батискаф «Бен Франклин» под командованием Жака Пикара погрузился в воду вблизи Флориды и на глубине в среднем около 400 метров вместе с водами Гольфстрима пересек весь Бермудский треугольник и почти достиг берегов Новой Англии. По словам одного из участников этой экспедиции Р. Винера, они наблюдали много интересного, но ничего таинственного.

Как раз в углах треугольника расположены подводные акустические системы дальнего действия, которые непрерывно регистрируют подводные звуки как в пределах треугольника, так и за тысячи километров вне его. Этим способом с большой надежностью фиксируются многочисленные явления самой разной природы — от подвижек морского дна и удаленных штормов до звуков, издаваемых китами. Однако не выявлено ничего сверхъестественного, что могло бы привести к авариям.

Местное понижение уровня океана примерно на 25 метров в районе Пуэрториканской впадины действительно имеет место. Оно вызвано гравитационными аномалиями из-за наличия глубокой впадины в дне океана. Расчеты показывают, что равновесной здесь является совсем не сферическая форма поверхности воды, а поверхность именно с таким местным понижением уровня. Следовало бы ожидать мощные потоки, завихрения и другие необычные явления, как раз если бы поверхность океана здесь имела другую форму — без впадины.

Чем же обусловлено тогда большее по сравнению с другими районами количество морских и воздушных аварий в Бермудском треугольнике? Люди, которые по своей должности тщательно и добросовестно анализировали все случаи катастроф, пришли к выводу, что для объяснения их причин нет необходимости прибегать к таинственным силам. Дело в том, что в этом районе интенсивность судоходства и воздушных полетов намного выше, чем в других. Аварий здесь было бы много больше, даже если бы вероятность их для одного корабля и одного самолета была бы такой же, как и в других местах. В действительности же она несколько повышена из-за более сложных гидрометеорологических условий для полетов и плаваний, вызываемых влиянием теплых вод Гольфстрима. Кроме того, сравнительно сильное течение быстро уносит обломки потерпевших бедствие воздушных и морских судов. Отсюда иллюзия их бесследного исчезновения.

Кстати, статистика показывает, что аварий в Бермудском треугольнике становится заметно больше во время рождественских каникул — в этот период увеличивается интенсивность движения: многие плывут на своих яхтах или летят на частных самолетах, чтобы провести праздники на Багамских островах.

Служащие 7-го округа береговой охраны США, в первую очередь ответственной за спасательные работы в Бермудском треугольнике, ве раз заявляли, что не знают каких-либо случаев, которые нельзя объяснить без помощи таинственных сил. Страховая компания Ллойда, которая располагает

наиболее полной статистикой несчастных случаев в море и скрупулезно учитывает различные факторы риска при страховке, не повышает размеров страховых взносов для судов, идущих в этот район.

Таким образом, ни широкие научные исследования, ни анализ судоходства и полетов — ничто не говорит о наличии каких-то таинственных сил и обстоятельств.

Иногда у людей, незнакомых с проблемами морского транспорта, вызывает удивление, как это при современных средствах связи суда могут исчезать, не успев дать сигнал бедствия. Моряки, однако, знают немало случаев, когда это бывает по самым разным, совершенно земным причинам. Вот один такой, совсем недавний случай. В декабре 1976 года неожиданно «исчез», не подавая даже сигнала бедствия, норвежский танкер «Берге Истра» [В. Чигиринский. В чем тайна Бермудского треугольника? «Морской флот», 1977, № 8, с. 39.]. Он следовал из Австралии в Японию с грузом руды в 180 тыс. тонн. Это огромное, оборудованное всеми современными средствами связи судно долго искали без успеха. Родилась бы новая история о таинственном исчезновении, если бы не обнаружили спасательный плот с двумя моряками с этого судна. Они рассказали, что «Берге Истра» погиб от взрыва в пустых нефтяных танках.

Может быть много причин, по которым команда оставляет корабль, и он потом безлюдным носится по волнам океана. Но не выдерживают научной критики утверждения, будто люди могут быть «убиты» инфразвуком, излучаемым морскими волнами при сильном шторме. Инфразвук действительно излучается морскими волнами. Академик В. В. Шулейкин исследовал его еще в тридцатые годы, используя в качестве усилителя резонатор в виде резинового шара, заполненного водородом. Этот звук был назван им «голосом моря». Теперь существуют теории, позволяющие определить как силу, так и частотный состав «голоса моря». Оказывается, что его сила на много порядков меньше той, которая опасна для жизни.

Откуда берутся мифы? Чем же можно объяснить появление все новых и новых страшных историй про Бермудский треугольник? Конечно, здесь сказывается, как мы уже говорили, то, что океан еще мало изучен и хранит пока много тайн. Однако появление мифов в не меньшей мере связано с погоней за сенсацией, так характерной для органов печати капиталистических стран в их конкурентной борьбе друг с другом. И надо сказать, что Бермудский треугольник многие годы честно служит им. Едва ли найдется какая-либо газета или еженедельник, которые не печатали каких-либо сообщений о Бермудском треугольнике. Желая поразить читателя, авторы многих статей и сообщений легко идут на искажение истины, а часто преподносят и заведомый вымысел. Так, уже упоминавшийся выше Сан-дерсон приводил «факты», когда в Бермудском треугольнике самолеты на некоторое время покидали наше пространство и время, а потом благополучно возвращались в реальный мир. Это происходило совершенно незаметно для экипажей, для наземных же служб самолеты исчезали в «никуда», а затем появлялись вновь. Бортовые часы потом

оказывались отставшими по отношению к земным как раз на время, в течение которого самолет находился в небытии.

Книги некоего Адамского про его общение с инопланетянами, и в частности с венерянами, и его путешествие на Венеру можно считать «классическим» случаем вымысла, выдававшегося за правду. Книги имели на Западе широкое распространение, особенно до того, как советские автоматические станции сели на Венеру и сообщили данные, из которых следовало, что жизнь на Венере абсолютно невозможна.

Миф о «летающих тарелках» является другим ярким примером того, как рождаются легенды [По материалам журнала «Science» («Литературная газета», № 28 (4626), 13 июля 1977 г., с. 13)]. 20 лет военно-воздушные силы США собирали и изучали материалы о неопознанных летающих объектах. В 1969 г. правительство приостановило эти исследования, поскольку ни одно из 12 618 свидетельств очевидцев не было признано убедительным доказательством существования внеземных летающих аппаратов. Оказалось, что, как правило, наблюдались вполне земные явления, за исключением 701 случая, оставшегося необъясненным из-за недостаточной информации. Среди свидетельских показаний встречался и явный вымысел. Например, одна супружеская пара утверждала, что она побывала на борту летающей тарелки.

Интерес населения США к летающим тарелкам непостоянен и в настоящее время переживает спад. Тем не менее доля верящих в них по-прежнему составляет около 6%. В стране есть несколько организаций, целиком посвятивших себя исследованию этого явления.

Возникновению и существованию мифов, подобных мифам о летающих тарелках и Бермудском треугольнике, способствует и то, что людям, как правило, хочется приобщиться к какой-нибудь тайне, их волнует возможное наличие такой тайны, они любят поговорить о таинственных явлениях, а зачастую и выдвинуть свои предположения, объясняющие эти явления.

Однако тайна как миф, тайна, если можно так выразиться, потусторонняя, порождает лишь пассивную и, самое главное, бесплодную работу ума. Она не созидательна. Только научное познание еще неизвестного, а потому пока таинственного, способно принести реальную пользу и истинное наслаждение. А ведь перед нами океан проблем.

3. ОКЕАН ПРОБЛЕМ

По мере того как мы проникаем в тайны океана, перед нами раскрываются все новые и новые стороны его жизни, причем мы уверены, что представление об океане — движении его вод, строении его дна, особенностях биологической системы, — которое мы сейчас имеем, пока еще только первое приближение к действительному познанию. Те значительные открытия, что были сделаны в самое последнее время, показывают, что картина еще только начинает раскрываться. Как мы говорили, около 15 лет назад было открыто противотечение Ломоносова в Атлантике, но только в последние годы

выяснилось, что эта мощная подводная река в океане непрерывно извивается, меняет свое положение. По ней бегут волны примерно так же, как бегут волны по веревке, когда вы дергаете ее за один конец. Длина таких волн 1500 км! В 1970 г. советские ученые обнаружили в Атлантическом океане огромные вихревые движения вод. Поперечник таких вихрей достигает 200–300 км. Спустя некоторое время выяснилось, что такие вихри распространены в океане повсеместно. Однако нам еще непонятно, как они образуются, каково их взаимодействие (между собой и со средними течениями) и где и как они погибают.

Почему же океан остается пока недостаточно изученным? Да потому, что океан — грандиозно сложная система, и для понимания его поведения необходимы колоссальные усилия и соответствующее время. Поставим перед собой такой вопрос: какое количество информации нам потребовалось бы только лишь для того, чтобы описать физическое состояние океана, задать скорости течений, температуру и соленость воды на различных уровнях, спектры поверхностных и внутренних волн, а также спектр турбулентности.

Допустим, что мы разделили океан на квадраты 25 X 25 кв. км, чтобы узнать эти характеристики для каждого из квадратов. На площади Мирового океана их уложилось бы около 1 млн. Более крупные квадраты брать нельзя, так как характеристики состояния океана уже не будут в них одинаковыми. (В действительности, например, данные о глубинах океана необходимо получать в значительно более мелких квадратах, площадью около 1 кв. км.) Для описания таких характеристик океана, скажем на его 20 горизонтах, вместе с характеристиками спектра поверхностных волн нам было бы необходимо использовать, как минимум, 10 000 чисел, а для полного, хотя и сравнительно грубого, описания физического состояния океана в целом потребовалось бы около 10 млрд. чисел. Такое же количество чисел нужно, например, использовать для задания местоположения (координат) каждого из всех жителей нашей планеты. Но и это не все: так как океан «живет», то есть непрерывно изменяет свои характеристики, эти 10 млрд. чисел надо было бы обновлять, скажем, каждые несколько часов.

И это только при описании лишь физического состояния океана. Пас же интересует также химический состав вод, количество растворенного кислорода, количество взвешенных твердых частиц, характеристики биомассы, количество и состав питательных веществ, строение дна до максимальных глубин, сейсмическая деятельность на дне океана и многое другое. Для оценки всего этого требуется почти астрономическое количество информации. Пока мы ее не имеем и едва ли будем иметь в течение ближайшего десятилетия.

Назовем несколько из самых насущных проблем, ждущих своего разрешения.

Это прежде всего все то же течение Гольфстрим. Оно вот уже в течение многих миллионов лет греет западную Европу, и в особенности Скандинавию. Многие в природе течения уже понятно. Оно проходит через Флоридский пролив и течет вначале вдоль восточного берега Соединенных Штатов. Но вот

около мыса Гаттерас оно неожиданно отрывается от берега и устремляется на северо-восток в открытый океан. До сих пор ни одна из теорий Гольфстрима не может дать удовлетворительного объяснения причин этого отрыва.

Внутренние волны в океане... Если вы видите совершенно гладкую, спокойную поверхность воды, это совсем не значит, что и во внутренних слоях все спокойно. Там могут «бушевать» настоящие штормы из внутренних волн. Кавычки здесь поставлены потому, что эти волны очень медленные, их периоды составляют десятки минут и часы, но амплитуды могут достигать сотен метров. Что такое внутренние волны — в принципе ясно. Мы привыкли наблюдать колебания поверхности воды. Поверхность воды — это граница воды и воздуха, то есть двух сред с разной плотностью. Но ведь и в глубинах океана находятся слои с разной плотностью. Представте теперь границу между двумя такими слоями. В покое она, как и поверхность воды, горизонтальная. Но вот какая-то причина заставляет тяжелый слой подняться, выгнуться горбом. Потом под действием силы тяжести он идет вниз, и возмущение распространяется во все стороны — это бегут внутренние волны. Каковы главные источники внутренних волн? Как эти волны взаимодействуют друг с другом, с поверхностными волнами и с турбулентностью в толще воды? Как рассеивается энергия внутренних волн? Нет сомнения, что в конечном счете волновая энергия переходит в тепловую, но не сразу, а превращаясь вначале в какие-то более мелкомасштабные движения. В какие и каким путем? Все это еще предстоит выяснить.

Как уже выше говорилось, в последнее время выяснилось (благодаря применению более чувствительных приборов), что океан в сущности можно уподобить огромному по размерам «слоеному пирогу». Он весь состоит из очень тонких по сравнению с глубиной океана, внутренне почти однородных слоев. Допустим, вы ставите эксперимент и определяете, как изменяется плотность воды с глубиной. При этом обнаруживается, что хотя она с глубиной, в общем, возрастает, но очень неравномерно. Она остается почти постоянной, пока вы находитесь в пределах слоя, и резко меняется, когда вы пересекаете границу слоев. Пока нет однозначного ответа, из-за чего возникает такая слоистая структура.

Загадка о строении дна океанов. Изучив это строение, мы можем лучше понять геологическую историю нашей планеты, уточнить закономерности образования минеральных ресурсов как под водой, так и на континентах. В последние годы советские ученые участвовали в интересных работах по бурению дна океанов с борта специально оборудованного судна «Гломар Чел-ленджер» — сначала осадочной толщи, потом более глубоких слоев. При анализе образцов, поднятых из первых же скважин, выяснилось, что на дне океана не существует осадков более старых, чем приблизительно 160 миллионов лет. Куда делись более старые осадки? Ответ дает теория «тектоники плит», согласно которой вся земная кора состоит из небольшого числа громадных плит, перемещающихся друг по отношению к другу и несущих на себе целые континенты. В результате возникают подводные

хребты, подводные впадины, горы на суше. Но и эта захватывающая картина в свою очередь еще не до конца ясна.

От того, как быстро мы решим многочисленные проблемы, касающиеся океана, и по-настоящему поймем его, зависит и то, когда мы сможем достаточно эффективно использовать его ресурсы, не нанося непоправимого вреда.

Например, сама морская вода по существу является кладовой богатств, так как содержит в себе соли различных ценных металлов. Однако в каком количестве можно изымать их из воды, не разрушая экологическую систему океана? Впрочем, запасы различных элементов в морской воде настолько огромны, что, может быть, мы пока и можем подождать с решением этого вопроса. Но вот вопрос, с решением которого мы уже запоздали, это — где и в каком виде мы можем изымать биомассу из океана для того, чтобы океан доставлял человечеству максимум продуктов, и в то же время «не подрубался сук, на котором мы сидим», то есть не нарушалась жизнь океана в ее существенных авенях?

Наконец, проблема из проблем — как сохранить океан от различных загрязнений. В него ежегодно выливаются миллионы тонн нефти. А между тем даже тончайшая нефтяная пленка на поверхности, если она захватывает большой район, изменяет режим обмена влагой океана с атмосферой и, следовательно, влияет на погоду. В него же с различных промышленных производств стекают воды, содержащие многие тонны свинца, ртути и других примесей, исключительно вредных как для рыб, устриц, так и для тех, кому они поступают на стол.

Вновь поднимается вопрос [Ему посвящен, например, первый номер 20-го тома журнала «Oceanus», Вудсхольский океанографический институт, за 1977 год] о захоронении на дне океана высокорadioактивных отходов атомных производств. Некоторые из этих отходов сохраняют свою радиоактивность в течение миллионов лет. В свое время, лет пятнадцать назад, уже были проекты затопления контейнеров с такими отходами на дно глубоководных океанских впадин. Советские ученые [Большая заслуга в этом отношении принадлежит покойному члену-корреспонденту АН СССР В. Г. Богорову] подняли протест против этого проекта, показав, что воды даже в глубочайших океанских впадинах не остаются в покое и постепенно перемешиваются с поверхностными водами. Поэтому порча или эрозия оболочки контейнера приведет к заражению радиоактивными отходами всего океана. Более того, позднее выяснилось, что менее удачное место в океане для захоронения радиоактивных отходов вообще трудно было найти. Оказалось, что глубоководные впадины океанов — самые беспокойные места в сейсмическом отношении. Там океанская земная кора подвигается под континентальную кору, что ведет к частым землетрясениям и извержениям вулканов, а это увеличивает опасность самого обычного, механического разрушения контейнеров.

Теперь обсуждаются проекты размещения их в центре литосферных океанских плит, где, как представляется, условия наиболее спокойные. Однако

мы еще мало изучили океан, чтобы рискнуть на такой эксперимент.

Таким образом, поистине океан — это океан проблем. Почему я не причисляю к этим проблемам так называемую загадку Бермудского треугольника? Да потому, что это не научная проблема, а легенда, созданная в большинстве случаев людьми в погоне за сенсацией. Однако легенда эта создана и располагает огромной литературой, которая включает и несколько солидных по объему книг. Обросла она и большим числом так называемых гипотез. Она сама по себе стала явлением и как таковое заслуживает объяснения. Этому объяснению и развенчиванию легенды и посвящена книга Лоуренса Куше.

Академик Л. М. Бреховских.