

РОБ МАГРЕГОР, БРЮС ГЕРНОН

ТУМАН НАД ВОДОЙ



ПРОКЛЯТОЕ МЕСТО,
ИЛИ ЗЛОВЕЩАЯ ПРАВДА
О БЕРМУДСКОМ ТРЕУГОЛЬНИКЕ

Rob MacGregor and Bruce Gernon

THE FOG

A Never Before Published
Theory of the Bermuda
Triangle Phenomenon

РОБ МАГРЕГОР, БРЮС ГЕРНОН

ТУМАН НАД ВОДОЙ

ПРОКЛЯТОЕ МЕСТО,
ИЛИ ЗЛОВЕЩАЯ ПРАВДА
О БЕРМУДСКОМ ТРЕУГОЛЬНИКЕ



РИПОЛ
КЛАССИК

Москва • 2007

УДК 141.33

ББК 86.4

M12

Перевод с английского В. П. Журавлева

Магрегор, Роб

M12 Туман над водой. Проклятое место, или Зловещая правда о Бермудском треугольнике / Роб Магрегор, Брюс Гернон; пер. с англ. В. П. Журавлева. — М. : РИПОЛ классик, 2007. — 224 с. : ил.

ISBN 978-5-7905-5183-3

Книга-сенсация! Он побывал там, откуда не возвращаются, и остался в живых... Один из авторов этого потрясающего исследования вернулся из небытия для того, чтобы рассказать всю правду о проклятом «треугольнике». Что он увидел там? Какие невероятные потрясения пережил? Что происходит с людьми, самолетами и кораблями, попадающими в Бермудский треугольник? Какова природа того таинственного тумана, в котором они исчезают бесследно? Кто провел границы Бермудского треугольника? Что там еще, в треугольнике? НЛО? Какая связь между Бермудами и легендарной Атлантидой? Об этом, о призраках в океане и загадочных подводных находках, о магнитных аномалиях и феномене искривления времени вы узнаете из нашей книги.

УДК 141.33

ББК 86.4

«Переведено с»

THE FOG:

A NEVER BEFORE PUBLISHED THEORY OF
THE BERMUDA TRIANGLE PHENOMENON
Copyright © 2005 Rob MacGregor and Bruce Gernon

Published by Llewellyn Publications

Woodbury, MN 55125 USA

www.llewellyn.com

Научно-популярное издание

Магрегор Роб, Гернон Брюс

ТУМАН НАД ВОДОЙ

Проклятое место, или Зловещая правда о Бермудском треугольнике

Генеральный директор издательства *С. М. Макаренков*

Ведущий редактор *З. П. Львова*

Выпускающий редактор *Е. А. Крылова*

Художественное оформление: *В. Ю. Шумилов*

Компьютерная верстка: *И. В. Рощина*

Корректор *Т. Е. Антонова*

Подписано в печать 25.01.2007 г. Формат 84x108/32. Гарнитура «NewtonC».

Печ. л. 7,0. Тираж 3000 экз. Заказ №1073

Адрес электронной почты: info@ripol.ru

Сайт в Интернете: www.ripol.ru

ООО Группа Компаний «РИПОЛ классик»

109147, г. Москва, ул. Большая Андроньевская, д.23

Отпечатано в ОАО «ИПК «Ульяновский Дом печати»

432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

© Издание на русском языке, перевод, оформление.

ООО Группа Компаний «РИПОЛ классик», 2007

ISBN 978-5-7905-5183-3

*В память о Брюсе Герноне-старшем
и Дональде Р. Магрегоре,
отцах авторов*

Предисловие

Занимаясь исследованиями печально известного и обросшего мифами и слухами Бермудского треугольника, я последние полтора десятка лет имел встречи со многими очевидцами происходящих там странных явлений. Все эти люди настойчиво искали объяснение тому, что с ними случилось. При этом, беседуя и записывая их рассказы, я нередко оказывался в тупике. Мне приходилось расспрашивать их о пережитом, пытаясь получить как можно больше информации, но они в свою очередь хотели получить информацию и от меня — услышать ответ, нередко быстрый и простой.

Обсуждаемый же вопрос является не таким простым, чтобы все быстро разложить по полочкам. Трудно объяснить, что именно случилось с теми, кто столкнулся с неким явлением, сопровождающимся электромагнитным возмущением, бешеным вращением магнитных стрелок, отказом навигационного оборудования, исчезновением горизонта и образованием вокруг странной дымки, или тумана, или каких-то мерцающих огней со всех сторон. С определенностью я мог сказать только то, что все это действительно имело место и что они оказались в числе счастливицков, выбравшись из этой безнадежной ситуации.

В этом районе Карибского бассейна то и дело случаются странные происшествия. В Бермудском треугольнике исчезло больше самолетов и судов, чем в любом другом месте мира. Существует ли между этими явлениями какая-то связь? Даже после сопоставления рассказов многих десятков людей, которые пережили нечто, по-прежнему трудно сказать, что же там происходит.

К моей радости, со мной связался Брюс Гернон, который узнал о моих исследованиях из интернет-сайта, созданного мною в 1999 году. Это имя широко известно по книгам о Бермудском треугольнике, и я не знаю никого, кто бы еще в последние десять лет так тщательно занимался изучением этого феномена.

Брюс отличался от остальных моих собеседников. Он не довольствовался тем, чтобы, поломав некоторое время голову над тем непонятным, что довелось многим испытать, придумать этому какое-нибудь объяснение для своего спокойствия или просто постараться обо всем забыть. Он оказался единственным, кто сам попытался разгадать этот непостижимый феномен. В 2000 году его стаж как исследователя составлял уже около тридцати лет. Брюс Гернон — прекрасный, острый наблюдатель, который облетел Бермудский треугольник вдоль и поперек и всегда готов открыто обсудить то, что с ним случилось и как это может быть связано с исчезновениями других, менее удачливых людей.

«Туман» является первой книгой, в которой очевидец, переживший феномен Бермудского треугольника, не только подробно описал его проявление, но и представил свою теорию относительно этой загадки.

Соавтор Брюса Гернона — Роб Магребор — серьезный исследователь загадочных явлений и автор мно-

жества книг. Оба автора живут на краю Бермудского треугольника и летали через него много раз. Все время нашего знакомства Брюс и Роб постоянно информировали меня о последних событиях. Когда же со мной связался молодой ученый Айван Лима и рассказал о своем необычайном приключении в известном районе, то всю информацию я передал Брюсу. Вскоре Брюс и Роб уже летели в Форт-Лодердейл (Флорида), собираясь встретиться там с доктором Лимой в ресторане, расположенном у бывшей военно-морской базы, откуда в последний раз поднялись в воздух летчики звена № 19, чтобы оповестить мир о существовании тайны Бермудского треугольника.

Я продолжаю заниматься исследованием этого треугольника и уверен, что еще встречу с Брюсом. Порой, путешествуя по морю в районе Бермуд, я почти слышу в вышине рокот его самолета и вижу, как он в знак приветствия покачивает крыльями. Всякий раз, когда документалисты с телевидения консультируются у меня, кого пригласить на съемки очередного фильма о Бермудском треугольнике, я всегда с удовольствием называю имя Брюса Гернона. Теперь же он сам вам все расскажет.

Похоже, Брюс действительно приблизился к разгадке удивительной тайны, и эта книга поможет читателям разобраться с Бермудским феноменом. Он подходит к вопросу очень серьезно, не имея иных мотиваций, кроме как получить ответ и не дать Бермудскому треугольнику забрать новые жертвы.

*Гион Дж. Квазар,
автор книги «В Бермудском треугольнике»,
веб-мастер сайта Bermuda-triangle.org
13 марта 2005 года*

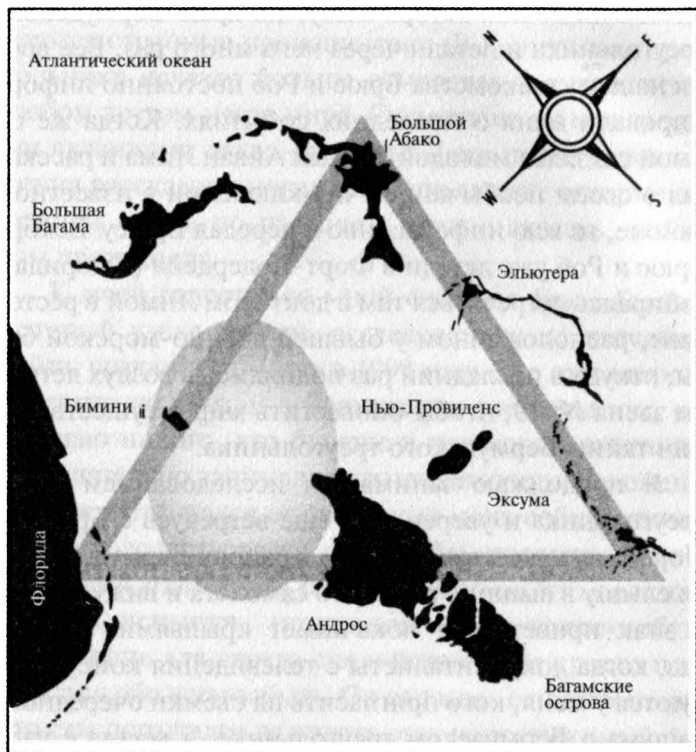


Рис. 1. *Бермудский треугольник*

Вопросы Что такое электронный туман?

Брюс Гернон предлагает правдоподобное объяснение исчезновения самолетов звена № 19. Имеется много документально засвидетельствованных случаев столкновения умелых и опытных пилотов с некими электромагнитными возмущениями.

*Уолтер Хоутон,
заместитель руководителя отдела
Министерства авиации округа Броуард, Флорида,
и преподаватель авиационных дисциплин
в местном колледже Броуарда*

«Ничего на имевшейся у меня карте Флориды не напоминало рельефа земли, который я наблюдал внизу... Где я мог находиться?»

Такими, выдающими растерянность словами знаменитый Чарлз Линдберг описывал странный эпизод одного своего полета через район Карибского моря, входящий в Бермудский треугольник.

Линдберг поднял самолет в воздух в 1:35 13 февраля 1928 года, отправившись исследовать еще новую

для него часть Мексиканского залива и Карибского бассейна. Он планировал перелететь из Гаваны до Сент-Луиса (штат Миссури), этот перелет должен был стать первым в истории беспосадочным перелетом между этими городами. «Перелет ожидался быть нетрудным — он составлял около трети расстояния от Нью-Йорка до Парижа», — написал Линдберг в своей автобиографии.

Исследователь поднялся на высоту четыре тысячи футов и откинулся на сиденье, наслаждаясь ночным полетом. «Но примерно над серединой Флоридского пролива мой магнитный компас начал вращаться, а стрелка индукционного компаса стала прыгать из стороны в сторону. К этому времени образовалась какая-то дымка, которая скрыла горизонт».

Только однажды до этого полета Линдберг видел, когда отказывали сразу оба компаса. Случилось это с ним во время шторма в Атлантическом океане в ходе полета в Париж. Стрелка магнитного компаса его самолета стала качаться влево-вправо так, что ему пришлось определять направление полета по центральной точке ее колебаний.

Но в этом полете над Карибским регионом стрелка магнитного компаса вертелась кругами, а индукционный компас стал вообще бесполезен «Я представления не имел, куда уже летел — на север, на юг, на восток или на запад», — рассказывал он.

Линдберг начал набирать высоту с целью добраться до ясного неба, которое было над ним еще несколько минут назад, увидеть Полярную звезду и определить курс по звездам. Но по мере того, как он поднимался выше, дымка становилась плотнее. Тогда он спустился на высоту менее тысячи футов, однако туман преследовал его, и пилот уже едва видел и океан.

Перед самым закатом он смутно разглядел какой-то остров и предположил, что достиг архипелага Флорида-Кис. Но, пролетев над узкой полосой воды, Линдберг увидел длинную береговую линию, уходящую вправо — противоположно тому, как изгибалось побережье Флориды на его карте. «Но если я нахожусь не над Флорида-Кис, тогда где? — размышлял пилот. — Может ли быть, что я вернулся к Кубе, что мои попытки сориентироваться по вращающимся компасам привели к тому, что я развернулся на сто семьдесят градусов?»

Береговая линия кончилась, и он увидел впереди еще острова. Линдберг понял, что находится не над Флорида-Кис, а над Багамами. Это означало, что он летит под прямым углом к первоначальному курсу и сбился миль на триста. Солнце стояло высоко над горизонтом, и пилот, определив, где восток, устремился сквозь туман в противоположном направлении, к берегам Флориды. Как только самолет достиг материковой земли, магнитный компас перестал вращаться. Преодолев десятки сильных шквалов над Флоридой и Джорджией, он без происшествий проделал остаток пути и завершил свой полет в Сент-Луисе.

Линдберг имел репутацию прекрасного и опытного пилота и, возможно, по этой причине никогда публично не распространялся о том странном, что с ним приключилось в этом регионе, который через несколько десятков лет стал известен как Бермудский треугольник. Об этом происшествии стало известно из его автобиографии, опубликованной через четыре года после его смерти, в 1978 году. Нет сомнений в том, что он удачно пережил это явление, в отличие от множества других несчастных, исключительно благодаря своим замечательным пилотским качествам.

Воздушное приключение Линдберга могло бы стать просто еще одним интересным эпизодом в его летной карьере и удивительной жизни, если бы не тот факт, что он засвидетельствовал случай встречи самолета с редкой, но часто смертельно опасной метеорологической аномалией, которая по сей день остается научной загадкой.

Сорок два года спустя с подобным же туманом столкнулся пилот Брюс Гернон во время перелета с острова Андрос в Багамском архипелаге во Флориду. В некоторых отношениях его полет оказался даже более загадочным. У Гернона не только отказали электронные приборы — он пережил сдвиг во времени, что не давало ему покоя многие годы.

В конце концов Гернон пришел к выводу, что он столкнулся с новым, еще не классифицированным геометеорологическим явлением, которое он назвал *электронным туманом*. Этот туман, полагает Гернон, порождается электромагнитной энергией, высвобождающейся из земли через воду в атмосферу. Он также убежден, что электронный туман является причиной странных исчезновений самолетов и судов в пресловутом Бермудском треугольнике.

Поначалу Брюс считал, что это явление уникально, свойственно только Бермудскому треугольнику, но со временем пришел к выводу, что оно может иметь место где угодно. В данной книге мы сосредоточимся на районе Багамских островов, где Гернон и другие попадали в электронный туман, и попытаемся объяснить то, что происходит в Бермудском треугольнике.

Через несколько лет после своего необыкновенного полета Гернон рассказал о нем доктору Мэнсону Валентайну, в то время директору Музея науки в

Майами и одному из ведущих исследователей тайны Бермудского треугольника. Тот внимательно выслушал его и задал ряд вопросов. Несколько месяцев спустя они снова встретились на небольшом собрании, где присутствовал и Чарлз Берлиц, к тому моменту уже написавший свою знаменитую книгу «Бермудский треугольник». На прощание Валентайн немало удивил Гернона, заметив: «Вы всегда должны помнить, что держите ключ к разгадке этой тайны».

«Казалось, для него было очень важным, чтобы я понял это, — вспоминал Гернон. — Но тогда я был еще молодым парнем двадцати с небольшим лет и просто не мог представить, что способен раскрыть столь грандиозную и зловещую тайну, как Дьявольский треугольник».

Но по прошествии некоторого времени он столкнулся с туманом вновь и тогда уяснил для себя нечто такое, чего не мог понять в первый раз. Гернон сообщил, почему этот загадочный туман кажется распространившимся на мили, оставаясь при этом невидимым для радаров. Именно тогда он понял, что выявил важный элемент, имеющий отношение к тайне Бермудского треугольника и что действительно «держит ключ» к этой тайне в своих руках.

Электронный туман реален, опасен и загадочен. В отличие от любого другого погодного явления он связан с искажением времени, и быть может, придет день, когда благодаря ему станут возможны путешествия во времени. Туман является природным феноменом, но его удавалось воспроизводить и в лабораторных условиях с поразительными результатами.

Официальная наука, как правило, игнорирует явление электронного тумана, относя его к сфере суеверий либо обычных, но неверно воспринятых атмо-

сферных условий. Особенно недоверчивыми ученые делаются, когда им говорят о связи тумана с НЛО, левитацией, путешествиями по времени и... Бермудским треугольником.

Это правда, что многие крушения самолетов и исчезновения судов в этом регионе могут быть объяснены известными погодными явлениями. Однако необъяснимого там тоже происходит немало. Авторы надеются, что данная книга поможет прояснить этот «туман» и откроет путь к новым исследованиям необычного и важного феномена — электронного тумана, который в конечном счете может изменить наше представление о самой жизни, а также о нашем образе жизни.

Часть I

В тумане

1

Туман и его свойства

В ангаре на территории бывшей базы авиации ВМС в Форт-Лодердейле состоялось собрание моряков разных сроков службы, пожилых и молодых. Они вновь прибыли, как делали каждый год, на церемонию, которая уже стала ритуалом, и будут продолжать собираться до тех пор, пока с этого света не уйдут все ветераны, которые помнят событие, послужившее поводом для встреч. Но и после этого, возможно, традиция сохранится. Церемониал этот проводится не в ознаменование какой-нибудь победы или сражения, а в память необъяснимой потери звена пяти бомбардировщиков-торпедоносцев ВМС «Авенджер», которые улетели в небытие 5 декабря 1945 года. Рутинный тренировочный полет обратился трагедией, породив массу разговоров о том, что в северной части Карибского региона опытные пилоты потеряли ориентировку и упали в море. Через несколько лет это звено № 19 стало известно как «потерянный патруль», хотя на самом деле это был не патруль. Этой утратой было положено начало зарождения тайны Бермудского треугольника.

Оркестр учеников средней школы заиграл марш, «звезды и полосы» затрепетали на ветру, и бригадный

генерал ВВС приготовился обратиться к присутствующим с речью. Немного в стороне от всех стоял гражданский пилот и с большим интересом наблюдал за происходящим. Брюс Гернон, а это был он, чувствовал свою связь с пилотами звена № 19. Он тоже столкнулся со странными дезориентирующими явлениями в том районе и едва не был захвачен загадочной атмосферной силой — электронным туманом. Гернон был уверен, что летчики звена № 19 попали в те же условия. Подобно неуловимому лох-несскому чудовищу, эта неведомая сила появляется в Бермудском треугольнике и исчезает, не оставляя никаких следов, кроме пропавших судов и самолетов да рассказов тех, кому, как и Гернону, посчастливилось выжить.

Но если Гернон или кто-то еще из числа собравшихся надеялся, что бригадный генерал Джерри Макаби затронет наконец вопрос, что же случилось с летчиками и их машинами, то их ждало разочарование. Макаби прибыл на бывшую базу не для того, чтобы обсуждать загадки Бермудского треугольника, подозрительные облака и странные туманные образования, зависающие НЛО, путешествия по времени или электромагнитные аномалии, заставляющие стрелки компаса бешено вращаться. Он должен был, следуя традиции, только почтить память погибших пилотов. Тем не менее было что-то сюрреалистическое в марширующем оркестре и торжественной речи генерала в честь полета, положившего начало легенде о Бермудском треугольнике, и летчиков, которые спустя двадцать лет появились из огромного космического корабля в последних кадрах фильма Стивена Спилберга «Ближние контакты третьего рода». Возникало ощущение, что проходящая церемония — это сцена из снимающегося кинофильма и вот-вот режиссер,

сидящий где-то поблизости со сценарием в руках, крикнет: «Стоп, снято!» — и перейдет к съемкам другой сцены.

Когда мероприятие закончилась, Гернон вышел из ангара и зашагал через бетонированную площадку к одиноко стоящему «Авенджеру», который прилетел на церемонию с базы ВВС в Джексонвилле. Это был один из нескольких последних оставшихся в строю самолетов этого типа, и скоро вокруг него собралась толпа.

Несколько ветеранов ВМС, которые служили здесь в 1945-м, стоя у одного крыла, обсуждали исчезновение самолетов звена № 19. Казалось, они обладали феноменальной памятью, вспоминая мельчайшие подробности, как будто все случилось только вчера. Рядом с ними наводила свою камеру на неуклюже выглядящий старый бомбардировщик-торпедоносец телевизионная группа английского «Образовательного канала», которая прибыла специально, чтобы заснять это событие как часть своего документального фильма о Бермудском треугольнике. Гион Квазар, создатель замечательного веб-мастер-сайта, посвященного Бермудскому треугольнику, сфотографировал Гернона у «Авенджера» и впоследствии поместил снимок на сайте.

Большая часть историй о Бермудском треугольнике связана с бесследно пропавшими самолетами и потерянными жизнями, Гернону же удалось уцелеть. Он вернулся из Бермудского треугольника с историей близкого контакта с какой-то таинственной силой, о которой рассказывают документальные фильмы, вышедшие в последние годы.

Раньше, летая над этим регионом, Брюс ничего не знал о Бермудском треугольнике; пережив свой полет,

он понял, что столкнулся с чем-то очень странным. Он размышлял об этом изо дня в день, обдумывая все подробности случившегося, чтобы в точности запомнить все детали произошедшего. Через год с лишним после этого полета он увидел по телевидению интервью с двумя людьми, которые рассказывали о неких необъяснимых явлениях, наблюдавшихся на севере Карибского региона, используя термин «Бермудский треугольник».

— Внезапно до меня дошло, что то, что произошло со мной, не являлось единичным фактом, — вспоминает Гернон. — Судя по всему, это было частью чего-то более масштабного. Выходило, что я испытал непосредственно на себе действие феномена Бермудского треугольника.

Странное облако

Не бывает и дня, чтобы Брюс Гернон не возвращался к тому, чему стал очевидцем во время своего полета более тридцати лет назад. Ему может вспомниться какой-нибудь эпизод из происшедшего, либо он может заметить что-то по этому поводу своему другу или знакомому. А может вновь анализировать в целом всю «фантасмагорию», дав себе обещание давным-давно никогда ничего не забывать.

За час поездки из Форт-Лодердейла, с церемонии в память звена № 19, домой, в Веллингтон (поселок в округе Палм-Бич, штат Флорида), Гернон подробно рассказал о своем «приключении».

— Мой отец был проектировщиком, а я строителем, и в 1970-м мы облетали Багамы в поисках острова, где бы можно было устроить курорт, — начал

Брюс. — Наконец был выбран остров Андрос, и мы совершили на него с десятков полетов, когда 4 декабря столкнулись с чем-то таким, что будем помнить до самой смерти.

В то время Гернон пилотировал новую А36 «Бонанзу» фирмы «Бичкрафт», устойчивую в полете, плавную в управлении машину. Даже сегодня, спустя более трех десятков лет, корпус «Бонанзы» в целом остается почти без изменений и является одной из лучших моделей в гражданской авиации. Гернон не уверен, что уцелел бы в тот день, если бы управлял более медленным или менее устойчивым самолетом. Они планировали отправиться утром, но Гернон, пилот осторожный, откладывал вылет, пока погода не улучшилась.

— Мы прождали все утро, пока не прекратился дождь, и было уже почти три часа дня, когда мы с отцом и Чаком Лафайетом, коллегой по бизнесу, вылетели из аэропорта Андрос-Тауна.

Гернон вспоминал, что стояла сплошная облачность и слегка моросило.

— Информацию о погоде получить было невозможно, поэтому я решил подняться в воздух и потом справиться об атмосферных условиях у службы обеспечения полетов в Майами.

Оторвавшись от взлетной полосы, они сделали разворот, и Гернон, бросив взгляд на аэровокзал, увидел своего друга Джона Вулбрайта, который махал им на прощание рукой. Вулбрайт работал математиком в АУТЕС — Атлантическом центре подводных испытаний и оценок, — базирующемся на острове объекте ВМС, которому, как оказалось, в дальнейшем предстояло занять свое место в разгадке тайны Бермудского треугольника.

Они поднялись на тысячу футов и взяли курс в 315 градусов. Выше подняться было нельзя из-за облачного потолка на высоте полторы тысячи футов.

— Мой отец тоже был пилотом и опытным штурманом, поэтому мы вели самолет вместе по прямому курсу на остров Бимини. Мы настроили на радиомаяк Бимини наш автоматический радиопеленгатор, вдобавок пользовались магнитным компасом.

Самолет шел со скоростью сто восемьдесят миль в час и находился в полете около десяти минут, когда изморось закончилась и небо прояснилось. К этому времени северо-западное побережье острова Андрос внизу только что осталось позади и под ними теперь синели воды Большой Багамской банки. Видимость улучшилась примерно с трех миль до десяти, и атмосферные условия впереди не вызывали опасений.

Начав набирать высоту, Гернон заметил примерно в миле по курсу миндалевидное облако. Все облака движутся по небу с потоками воздуха, таким же, двояковыпуклым, свойственно оставаться неподвижными. Это облако, на взгляд полторы мили длиной и тысячу футов толщиной, с верхушкой, достигавшей высоты полторы тысячи футов, было белым, с округлыми очертаниями и выглядело совершенно безобидным. Однако кое-что в нем Гернону показалось странным.

— Я видел всего несколько облаков двояковыпуклой формы, — рассказывал он, — но никогда не встречал их так низко. Обычно они находятся на высоте до двадцати тысяч футов.

Но долго смотреть на облако Гернон позволить себе не мог — ему нужно было сообщить план полета службе обеспечения полетов в Майами. Он передал, что держит курс на Бимини, затем направится прямо

Уэст-Палм-Бич. «Радио Майами» — позывной сигнал службы обеспечения полетов — выдало перспективный прогноз. Между Андросом и побережьем Флориды атмосферные условия обещали быть ясными, только в районе южной Флориды ожидалось несколько разбросанных, изолированных гроз умеренной интенсивности. Ветры были легкими и переменчивыми, температура 75° по Фаренгейту (24 °C).

К этому времени, находясь примерно за десять миль от побережья и набирая заданную высоту в десять тысяч пятьсот футов, Гернон заметил, что двояковыпуклое облако превратилось в большое, разбухающее, кучевое.

— Мы поднимались на тысячу футов в минуту, а белые клубящиеся образования под нами, казалось, увеличивались с такой же скоростью.

Они росло так быстро, что Гернону пришло в голову, что это дождевое облако, одно из самых опасных для пролета, и что оно формирует мощный грозовой фронт.

— Чак начал нервничать. Он еще никогда не оказывался так близко от облака на маленьком самолете. Я заверил его, что мы в любой момент можем оторваться и оставить его позади.

После нескольких минут подъема самолет стал выше еще почти на милю, но облако продолжало подниматься за ним. Затем оно вдруг нагнало и поглотило «Бонанзу». Сидевшие в самолете ощутили легкий восходящий поток, видимость уменьшилась до тысячи футов. Секунд через тридцать самолет вырвался из белых клубов облака и продолжил набор высоты.

— Но облако по-прежнему находилось прямо под нами и поднималось с такой же скоростью, — вспоминал Гернон. — Я не мог оторваться от него даже на

десяток ярдов, а еще через полминуты оно снова сомкнулось вокруг нас.

Неожиданно новый восходящий поток вызвал ускорение, и самолет выскочил из облака. Но затем вертикальная скорость уменьшилась, и облако захватило их опять. Так повторилось раз пять.

— Моих спутников стало охватывать беспокойство, — вспоминал Гернон. — Наконец отец предложил вернуться на Андрос.

Поворачивать в тумане на 180 градусов было рискованно, но Гернон все же стал раздумывать над разворотом, когда внезапно на высоте одиннадцать тысяч пятьсот футов «Бонанза» вновь вырвалась на свободу и небо очистилось. Он выровнял машину и набрал крейсерскую скорость сто девяносто пять миль в час.

— Чего я не мог понять в тот момент, так это почему облачный туман двигался горизонтально со скоростью не меньше ста пяти миль в час — нашей скоростью подъема, — так же как и вертикально. Когда он вдруг остановил свое горизонтальное движение, мы наконец освободились от него. Оглянувшись на облако, я изумился. Оно продолжало быстро увеличиваться и теперь было очень большим. Это маленькое двояковыпуклое облачко, над которым мы пролетали совсем недавно, теперь обрело форму громадного грозового.

Но, в отличие от большинства грозовых облаков, которые выстраивают фронты, это изогнулось правильным полукругом и распространялось во все стороны. На взгляд оно достигало в диаметре не меньше десяти миль. Через несколько минут они оставили облако позади и продолжили свой путь к Бимини по ясному небу.

— Полет вновь стал нормальным, и я, включив автопилот, откинулся в кресле и стал отдыхать.

Попались

Но через несколько минут они заметили другое грозное облако, формировавшееся впереди.

— По мере того как мы приближались к облаку со скоростью около трех миль в минуту, перед нами разворачивалась довольно пугающая картина. Облако впереди выглядело очень похожим на то, что осталось сзади. Оно имело такую же изогнутую полукругом форму, только концы этого полукруга тянулись в противоположном направлении — прямо к нам. Верхушка этого огромного атмосферного образования достигала высоты не менее сорока тысяч футов.

Гернон отметил еще кое-что, что изумило его. Нормальные кучевые облака имеют нижнюю границу или базис на высоте одной-двух тысяч футов над поверхностью. Если это дождевая туча, базис обычно достигает около тысячи футов, но не ниже четырех-пяти сотен футов. Когда до облака осталось несколько миль, он увидел, что оно появляется как будто прямо из океана.

— Я понял, что мы не сможем пролететь ни под ним, ни над ним, а попытка облететь его совершенно собьет нас с курса. Кроме того, края облака уже находились слева и справа от нас, поэтому легко ускользнуть от него уже бы не удалось. Однако оно не выглядело особо угрожающим, так что, посоветовавшись с отцом, я решил идти через него. Мне приходилось летать под облаками в проливной дождь, а также и сквозь них вместе с пилотами, которые имели опыт полета по приборам, пилоты же предпочитали избегать сильные грозы, и наиболее опасной для полета в грозу считалась высота десять тысяч футов. Мне гово-

рили, что там, в центре грозы, могут быть восходящие и нисходящие потоки, несущиеся со скоростью свыше ста миль в час.

Самолет находился примерно в четырех-пяти милях к востоку от Бимини, когда вторгся в туманные пределы обширного облачного образования. Оказавшись внутри него, Гернон понял, что сделал ошибку. Белое и пушистое снаружи, внутри облако оказалось темным. Пилотам показалось, что вдруг сразу наступила ночь.

— Но темнота окружала нас недолго. Внутренняя часть облака вдруг осветилась яркими белыми вспышками. Они возникали и гасли то тут, то там, не переставая, и по мере нашего продвижения становились все более интенсивными.

Хотя ударов молний не наблюдалось, Гернон не сомневался, что они попали в электрическую бурю и были в опасности.

— Когда отец спросил, собираюсь ли я продолжать полет в том же направлении, ему не пришлось долго ждать ответа. Покачав головой, я сделал разворот на 135 градусов, предполагая полететь на юг.

Все трое носили наручные часы и отметили, что сошли с первоначального курса в 15:27. Электрические часы на панели, имевшие таймер, который Гернон запустил при взлете, показывали, что они находились в воздухе двадцать семь минут. Отец Гернона запустил таймер на своих часах, когда самолет изменил направление, и, используя всенаправленный радиомаяк, навигационное оборудование очень высоких частот (VOR), подсчитал, что они должны были находиться в сорока милях к юго-востоку от Бимини. Тем временем Гернон дал сигнал «радио Майами» на

очень высоких частотах и сообщил, что он переменял курс с целью избежать грозового облака и пытается облететь его.

— Мы рассчитывали, что сможем уйти от полукруглого облака, двигаясь на юг, но, пролетев шесть или семь миль, увидели, что оно продолжает распространяться слева от нас на восток. Спустя пару минут мы поняли, что облако, с которым мы столкнулись у Андроса, и другое соединились. Теперь нас окружало одно облако колоссальных размеров. Я прикинул, что диаметр открытого пространства внутри должен был достигать тридцати миль. Мы оказались в клубящейся белой западне, из которой не было выхода, ни снизу, на малой высоте, ни сверху.

Вихревой тоннель

Тревога Гернона нарастала с каждой минутой, но он понимал, что необходимо сохранять спокойствие. Пилот попытался понять, как они попали в такую ситуацию. Грозовое облако, судя по всему, возникло в форме двояковыпуклого у побережья острова Андрос, а затем быстро увеличилось, приобретая форму тора или бублика. Он помнил, как-то было находиться внутри грозового облака, и теперь меньше всего на свете желал вновь оказаться в центре мощной грозы.

Они пролетели около десяти миль от точки, где повернули на юг, когда Гернон заметил в западном направлении в неприступном облачном вале брешь. В том месте, подумал Гернон, где встречались, но еще окончательно не сомкнулись два края необъятного кольцеобразного облака, находилась прореха, напоминающая прореху в подкове.

Верхние концы этой «подковы», изгибаясь, приближались друг к другу и походили на половинки арочного моста. Такую форму обычно можно видеть у дождевых облаков перед началом ливня. Верхняя, арочная часть, как правило, вытягивается на несколько миль на высоте около тридцати пяти тысяч футов. При обычном полете Гернон держался бы подальше от такого «моста», но в этот раз ситуация требовала немедленных действий.

— Имея все шансы остаться внутри облака со всеми крайне мало обнадеживающими последствиями, я чувствовал, что не имею иного выбора, как сделать разворот на 90 градусов вправо и попытаться выбраться из него через единственную видимую лазейку. Пока мы летели к этому проему, две полуарки на наших глазах соединились, образовав в облаке дыру. Образовавшийся тоннель был около мили в ширину и миль десять — пятнадцать в длину. Его дно находилось примерно на высоте десяти тысяч футов. На другой стороне выхода виднелось голубое небо, и это вселяло в нас надежду.

Но, приблизившись к тоннелю, находящиеся в самолете поняли, что его диаметр сужается. Гернон выжимал из мотора всю его мощность. Когда до облачного коридора им оставалось долететь около трех миль, ширина входа составляла всего около тысячи футов. Еще через милю он сузился до пятисот футов, а когда они наконец влетели в тоннель, то в поперечнике он достигал только трехсот футов.

— Я вспоминал, о чем мне рассказывал однажды вечером во время обучения Чарлз Галанза, мой первый летный инструктор. Он сказал, что иногда на больших высотах, обычно выше пяти тысяч футов, в грозовых облаках образуются длинные горизонталь-

ные тоннели. Галанза называл их «всасывающими дырами» и предупреждал, чтобы я никогда не летал сквозь них, сообщив, что знал пилотов, которые пытались это проделать и исчезли навсегда. Он подразумевал, что они упали в океан и погибли, решил я тогда.

Но после окончания этого полета Гернон допустил, что могли быть и другие варианты.

Невесомость

Влетая в тоннель, Брюс с изумлением увидел вдруг появившиеся по всей его длине странные, закручивающиеся по спирали линии. Всего несколько мгновений назад облачный коридор достигал около десяти миль в длину, теперь же его длина составляла только милю, при этом Гернон по-прежнему мог видеть голубое небо на другом конце тоннеля. Пролет сквозь тоннель вместо предполагаемых трех минут занял только двадцать секунд.

— Я должен был держаться точно в центре, так как опасался, что, если крылья погрузятся в облако, я потеряю из вида выходную дыру и путь к ясному небу.

Шелковисто-белые стены тоннеля, который имел правильную форму трубы, подсвечивались лучами полуденного солнца и постепенно сужались. По стенам полосами тянулись маленькие серые облачка футов трех длиной и одного фута толщиной. Гернон отметил, что эти облачка закручивались против часовой стрелки со скоростью несколько оборотов в минуту. В то же время тоннель продолжал съезживаться вокруг них.

— Когда мы достигли противоположного конца тоннеля, его диаметр составлял только футов тридцать и крылья «Бонанзы» уже «чиркали» по его сте-

нам. Пролет занял всего двадцать секунд. Когда мы вылетели из него, я заметил позади параллельные инверсионные следы, оставляемые концами крыльев.

В это время Гернон ощутил уменьшение своего веса, и только привязной ремень не дал ему взлететь с кресла.

— Когда от крыльев потянулись следы конденсирующегося пара, я испытал странное чувство невесомости и одновременно ощущение, что наша скорость возросла.

Секунд через десять состояние легкости исчезло.

— Я оглянулся и ахнул: стены тоннеля схлопнулись, образовав медленно вращающуюся щель. Испытывая немалое облегчение от того, что мы успели его проскочить, я тем не менее несколько потерял ориентировку и попросил отца сверить наше местоположение. Он всегда хорошо ориентировался по приборам и уже через несколько секунд точно показал мне по карте, где мы находились. В этот раз он возился с приборами дольше, чем обычно, а потом сказал, что с ними что-то не то. Только в тот момент я узнал, что вся электронная и магнитная аппаратура не работает. Даже магнитный компас медленно вращался против часовой стрелки, как будто самолет делал разворот.

Гернон связался со службой контроля воздушного движения в Майами и сообщил, что он не уверен в своих координатах и хотел бы получить их через радиолокационное опознавание — «Бонанза» была оборудована радиолокационным ответчиком, в то время новым устройством, которое помогало операторам РЛС локализовать самолет.

— Я сообщил, что мы находимся примерно в сорока пяти милях к юго-востоку от Бимини, направляем-

ся на восток и летим на высоте десять тысяч пятьсот футов. Но оператор ответил, что никаких самолетов между Майами, Бимини и Андросом нет. Тут отец схватил микрофон и закричал оператору: «Что, черт возьми, вы имеете в виду, говоря, что нас нет?!» Оператор был явно озадачен и, извиняясь, объяснил, что на экране радара нет никаких светящихся точек в том районе, где мы летим. Интересно, подумал я, как же такое может быть? В прошлом они всегда могли провести наше радиолокационное опознавание, особенно когда мы приближались к ADIZ (Air Defence Identification Zone), зоне опознавания системы противовоздушной обороны, — вспоминал Гернон. — Отец, становясь все более возбужденным, принялся орать в микрофон. У него начиналась паника, поэтому я взял микрофон обратно и попросил оператора дать нам знать, если у него на экране что-нибудь появится. Потом постарался успокоить отца и Чака, сказав, что худшее уже позади и теперь все будет хорошо.

Но Гернон ошибался.

— Примерно в это время я понял, что случилось что-то очень странное. Вместо чистого голубого неба, которое мы ожидали увидеть в конце тоннеля, все кругом оказалось тусклым, серовато-белым. Видимость как будто превышала две мили, но там было абсолютно не на что смотреть — не было ни океана, ни горизонта, ни неба, одна только серая мгла.

Дымка в низких слоях атмосферы обычное дело, но эта дымка, добавил Гернон, была более темной, чем та, что он обычно видел. При этом в воздухе царило полное спокойствие, не было ни молний, ни осадков.

— Мы как будто оказались в каком-то тумане, только в обычном тумане видимость никогда не пре-

вышает нескольких сот футов, мы же могли видеть значительно дальше.

Еще более тревожным было то, что приборы все еще не работали.

Внутренний компас

Гернон снизил скорость до ста восьмидесяти миль в час, так как не знал, чего ожидать дальше. Он помнил, что, когда они влетали в тоннель, направление стрелки компаса было на 290 градусов, теперь же она беспорядочно вращалась. Очень скоро они могли сбиться и направиться куда угодно, даже обратно в опасное облако. Тогда Брюс обратился к своему «суперкомпасу», способности, которую он вырабатывал у себя последние два-три месяца и которую лучше всего описать как интуитивное чувство направления.

— Я мысленно представлял компас, — объяснял пилот, — который находился чуть выше моих глаз и выглядел точно как магнитный, с круглой шкалой, разделенной на градусы. Он был около шести дюймов в диаметре и парил внутри моего черепа, всегда оставаясь горизонтальным и показывая точно на север, независимо от того куда я был обращен. Этим вот «прибором» я и воспользовался, чтобы взять направление на 290 градусов.

«Внутренний компас» Гернона — это способность, схожая с приемами, применяемыми шаманами Индонезии, которые описал исследователь Джон Перкинс в своей книге «Психонавигация: способность к путешествиям». Перкинсу продемонстрировали свои возможности современные шаманы индонезийской народности бугисов, которые до сих пор строят суда из

деревя — как они это делали на протяжении столетий — и пересекают обширные водные пространства без компасов и иных навигационных устройств.

К этому моменту Гернон и два его спутника находились в полете почти двадцать три минуты и, судя по времени, должны были приближаться к цепочке островов Бимини, которые тянутся на сорок пять миль на юг — от Бимини, главного острова, до Орандж-Ки, самого южного острова в цепи. Он оценил, что самолет должен находиться примерно в девяноста пяти милях к юго-востоку от Майами и что до цепи Бимини осталось миль двадцать. Если его внутренний компас работал правильно, они должны были пересечь острова через шесть-семь минут.

— Тут мы увидели справа темную область, которая выглядела как суша, однако для появления островов было еще слишком рано. Я подумал, что это, должно быть, была тень от облака. Пилоты нередко принимают такие тени за острова, когда летают через Багамы, особенно когда начинают нервничать, высматривая ориентиры. Но это темное пятно проплыло мимо нас как-то слишком быстро, и я решил, что это могло быть облако, двигавшееся в противоположном направлении.

Они продолжали полет по-прежнему в окружении странной мглы. Гернон был озадачен такой картиной, но воздух оставался спокойным, и он чувствовал, что машина у него под контролем.

— Мы оставались на частоте Майами, но уже несколько минут не слышали никаких передач, и это выглядело странным. Затем мы вдруг услышали голос оператора, который воскликнул, что засек нас, следующих курсом точно на запад прямо над Майами-Бич.

Искажение времени

Гернон посмотрел на свои часы — они находились в полете точно тридцать четыре минуты.

— Мы никак еще не могли быть над Майами, поэтому я сказал оператору, что мы находимся примерно в девяноста милях к юго-востоку от Майами и надеемся скоро увидеть острова Бимини.

Неожиданно туман начал отступать. Но он не просто рассеивался: со всех сторон параллельно направлению их полета протянулись длинные ленты тумана, между которыми в виде длинных щелей проглянуло чистое небо. До этих лент было около мили, и они тянулись на две-три мили перед самолетом и примерно на такое же расстояние позади. Щели постепенно становились шире, а затем за несколько секунд соединились, и полосы тумана исчезли.

— С этого момента я видел только ярко-синее небо, потом мои глаза адаптировались к яркости, и я разглядел Майами-Бич прямо под нами.

Все трое находившихся в кабине «Бонанзы» мужчин почувствовали немалое облегчение, выбравшись из тумана и увидев внизу знакомый пейзаж. Гернон почувствовал, что необходимо запомнить облачные метаморфозы в точности так, как он все это видел. И это было странно — мысль как будто пришла к нему извне.

— Облака, сквозь которые мы пролетели, вне всяких сомнений, были необыкновенными, но я понятия не имел, для чего или в связи с чем это может быть важным.

— Отец заметил, что навигационные приборы опять функционируют, и проверил по ним наше местонахождение. Я же связался с оператором РЛС и ска-

зал, что он был прав, подтвердив, что мы уже над Майами-Бич, потом, поблагодарив его за помощь, объявил конец связи.

Самолет взял курс на север и, облетев стороной грозу у Форт-Лодердейла, приземлился в международном аэропорту Палм-Бич. После посадки Гернон отметил, что полет занял сорок семь минут.

— Я решил, что, должно быть, авиационный таймер не в порядке. Однако все трое наших наручных часов показывали 15:48. Самолетные часы показывали то же время.

— Перелет из Палм-Бич до Андроса на тот момент я совершал не меньше десяти раз и никогда не тратил на него меньше семидесяти пяти минут, причем летя по прямой. Этот же полет не был прямым и должен был покрыть примерно двести пятьдесят миль. «Бонанза» никак не могла преодолеть такое расстояние за сорок семь минут при своей максимальной крейсерской скорости сто девяносто пять миль в час. Мы не знали, что думать.

Прошел год с лишним, прежде чем Брюс услышал легенду о Бермудском треугольнике и понял, что то, что они наблюдали, на самом деле являлось только фрагментом какого-то более обширного неведомого действия.

2

Кто очертил треугольник?

Можно сказать, что Бермудский треугольник открыл Колумб, и это утверждение на самом деле является более справедливым, чем то, что он открыл Америку. Мы знаем, что Колумбу предшествовали другие мореплаватели, а сами эти земли были обитаемы уже многие тысячи лет. Но прибытие Колумба в Новый Свет определенно ознаменовало начало больших перемен в истории обеих Америк. Во время усиливающегося вторжения европейцев в земли коренных американцев у первых наступил Ренессанс, эпоха научных открытий и веры в разум человека. Это, в сущности, означало, что мифы и легенды индейцев с приходом в Америку эры открытий, столкновения цивилизаций и начала письменной истории как доминирующий тип верований были обречены.

Колумб вел подробные описания своих путешествий по Карибскому региону. Во время первого плавания в Саргассовом море экспедиции встретились морские водоросли и птицы, и члены его команды приготовились увидеть впереди землю. Но проходили дни за днями, а никакой суши все не было. Вскоре

после этого Колумб заметил, что компас повел себя как-то странно, но, опасаясь, что его глубоко суеверная команда взбунтуется, никому ничего не сказал.

Колумб также описывает, как он вместе с Педро Гутьерресом, представителем Фердинанда и Изабеллы Испанских, наблюдал с палубы «Санта-Марии» «какой-то свет, мерцающий на большом расстоянии». Он исчезал и вновь появлялся несколько раз в течение ночи, перемещаясь то вверх, то вниз «неожиданными и быстрыми проблесками».

Колумб не мог объяснить, что это был за свет, но посчитал его знамением, знаком того, что они ведомы свыше, а четыре часа спустя они в первый раз увидели землю.

Происхождение треугольника

Притом что необычные явления в Карибском регионе были замечены уже во времена Колумба, впервые он был упомянут как зона таинственных исчезновений только в 1950 году в сообщении репортера Ассошиэйтед Пресс Э. В. У. Джоунза. Два года спустя это утверждение получило подтверждение в журнале «*Fate*»* в статье, подготовленной Джорджем Сэндом. Но только в 1964 году, в февральском выпуске «*Argosy*»**.

Писатель-исследователь Винсент Гаддис ввел термин *Бермудский треугольник*. На следующий год он использовал его опять в своей книге «Незримые гори-

* Периодическое издание «Судьба», публикующее «невыводимые истории о странном, неведомом, непознанном». — *Примеч. пер.*

** Известный американский спиритический журнал «Сокровищница». — *Примеч. пер.*

зонты». Выражение вошло в обиход, хотя на самом деле загадочная зона никоим образом не ограничивается тремя прямыми линиями, обычно рисуемыми на карте. Фактически, многие из таинственно пропавших судов и самолетов исчезли за пределами этих воображаемых границ. Один автор, который наносил все исчезновения на карту, назвал загадочную область «трапецией, четырехугольником, в котором нет одинаковых сторон и углов». Слово *треугольник* как будто предполагает что-то таинственное, оно словно притягивает к себе.

Так или иначе, Бермудский треугольник еще не был широко известен в декабре 1970 года, когда Гернон пилотировал свою «Бонанзу» по пути с острова Андрос в Уэст-Палм-Бич. На тот момент он не слышал ни этого термина, ни чего-либо о странных метеорологических условиях в том районе. При этом пилот полностью отдавал себе отчет в том, что творится что-то иррациональное, и старался запомнить все подробности.

За несколько недель до этого полета Гернон посмотрел получившую известность тринадцатисерийную телевизионную передачу Би-би-си «Восхождение человека». Особенное впечатление на него произвело описание того, как Леонардо да Винчи создавал один из своих портретов. Молодым человеком да Винчи встретил необыкновенно привлекательную женщину и, пораженный, решил, что однажды напишет ее портрет, даже если никогда больше ее не увидит. Согласно этой истории, он два-три раза в день по десять — пятнадцать минут мысленно рисовал портрет этой женщины. Да Винчи делал это каждый день более тринадцати лет, прежде чем нанес ее портрет на холст. К тому времени он имел совершенное пред-

ставление об ее образе, так будто она сидела перед ним, позируя для картины. Это полотно, как известно, стало одной из его самых известных работ — портретом Моны Лизы.

Именно этот способ запоминания использовал Гернон, чтобы сохранить в памяти все детали полета 4 декабря 1970 года.

— Я никогда не видел таких облаков прежде и, используя метод да Винчи, был способен вспомнить все, как будто летал только вчера.

Поначалу он не рассказывал никому о своем фантастическом полете, не представляя, как все объяснить, и поэтому не видя в этом смысла.

— Я не мог ничего понять, но чувствовал, что стал свидетелем чего-то значительного, поэтому продолжал просматривать полет внутренним взором каждый день по несколько раз.

Затем, месяцев через четырнадцать после полета, Гернон посмотрел телешоу ведущего Дика Каветта, на котором Гаддис и еще один писатель, Айван Сандерсон, говорили о загадочной зоне на севере Карибского региона, называя ее Бермудским треугольником, или Дьявольским треугольником. Это был первый раз, когда Брюс услышал данные термины. Предлагая объяснения нескольких случаев имевших там место исчезновений, Сандерсон упомянул о возможности искривления времени.

— Это был момент исключительной важности для меня, — вспоминал Гернон. — Мой разум словно осветился ударами молний. До меня дошло, что ключом к разгадке того, что с нами случилось, является время, что причиной нашего слишком скорого прибытия и очень малого расхода бензина является какое-то вре-

менное искажение. Мы влетели в тоннель в облаке в районе Бимини и вылетели из мглы четыре минуты спустя у Майами, за сотню миль, — немыслимый рекорд.

После просмотра шоу Каветта Гернон понял, что испытал на себе воздействие какого-то необъяснимого явления и остался жив. Через несколько месяцев слова «Бермудский треугольник» уже стали расхожим выражением. В начале 1970-х вышло множество книг, посвященных этой морской «сумеречной зоне», и на несколько лет туризм в этом регионе упал, так как люди стали опасаться туда ездить. Наиболее популярная среди этих книг, «Бермудский треугольник» Чарльза Берлица (изд-во «*Doubleday*»), была продана в количестве более пяти миллионов экземпляров. Вторая работа Берлица «Без следа» также продавалась хорошо.

В числе других книг, посвященных этому феномену, «Неожиданные встречи в Дьявольском треугольнике» Джеймса Пола Чаплина (изд-во «*Zebra*»), «Загадка Бермудского треугольника» Мартина Эброна (изд-во «*Signet*»), «Бермудский треугольник» Ади-Кента Томаса Джеффри (изд-во «*Warner*»), «Они бросили вызов Дьявольскому треугольнику» также Ади-Кента Томаса Джеффри (изд-во «*Warner*»), «Секреты Бермудского треугольника» Алана Ландсбери (изд-во «*Warner*»), «Море дьявола» Элизабет Николз (изд-во «*Bantam*»), «Треугольник потерь» Уоррена Смита (изд-во «*Zebra*»), «Пропавшие в неизвестности» Джона Уоллиса Спенсера (изд-во «*Bantam*»), «Дьявольский треугольник» Ричарда Уинера (изд-во «*Bantam*»), за которой последовали два продолжения, и «Исчезнувшие без следа» Билла Уизнера (изд-во «*Berkley*»).

Счет продолжается

Может, это какой-то маг экстра-класса устроил в Бермудском треугольнике себе сцену и все нашумевшие исчезновения, среди которых кроме знаменитого звена № 19 числятся пассажирские самолеты «Стар Тайгер» и «Стар Ариэль», это его фокусы?

Но маги, которые способны заставить исчезнуть на глазах зрителей слонов и грузовики, потом возвращают их обратно, получая заслуженные аплодисменты. Ни один же из массы кораблей и самолетов, канувших в Бермудском треугольнике как в черную дыру, так и не вернулся. Иногда обнаруживались обломки, но в большинстве случаев не было найдено ничего.

Невозможно назвать точное число судов и самолетов, которые исчезли там за многие годы. Определенно, их количество значительно превышает то, что зарегистрировано. Согласно одной оценке, представленной телеканалом «Дискавери» после исследований, в Бермудском треугольнике начиная с 1851 года погибло более восьми тысяч человек, а с 1930-го там пропало более ста пятидесяти самолетов. Потерянные корабли подсчитывать гораздо труднее: в Дьявольском треугольнике исчезает много небольших некоммерческих суденышек, которые остаются неучтенными. Однако Гион Квазар, создатель сайта BermudaTriangle.org, приблизительно подсчитал, что только за последние двадцать пять лет оттуда по непонятным причинам не вернулось более тысячи судов.

Под прицелом критиков

Но к середине 1970-х объявились «разоблачители», которые начали критиковать загадочность исчезновений кораблей и самолетов, объявляя их следствиями

штормов, механических поломок и человеческих ошибок. На ситуацию с Бермудским треугольником повесили ярлык псевдотайны, столь же реальной, как сюжеты комиксов о фантастических путешествиях в другие миры и цивилизациях, скрывающихся внутри полый Земли. Даже старейшая лондонская страховая фирма «Ллойд» внесла свою лепту, сделав заявление, что, согласно статистике, Бермудский треугольник является не более опасным, чем любой другой район океана. И похоже, никого при этом не смущало, что значительная часть «дьявольского улова» — например, суда с нелегальными иммигрантами или самолеты, перевозившие наркотики, которые нигде не регистрировались, — в расчет не принималась. Треугольник снова стал безопасным — или так представлялось.

Наиболее известным «разоблачительным» творением стала книга Лоренса Кюше «Тайна Бермудского треугольника разгадана!» (изд-во «*New English Library*»), опубликованная в 1975 году. Работая библиотекарем в университете штата Аризона, Кюше собрал массу справочных материалов о пропавших в регионе судах и самолетах. Он заявил, что, по его мнению, авторы книг про Бермудский треугольник грешат стремлением к сенсационности и что Берлиц и другие не строго придерживаются фактов.

По иронии судьбы Берлиц и другие авторы использовали библиографию Кюше при написании своих книг. Таким образом, сам Кюше, фактически, являлся источником некоторых наиболее известных историй. В первых изданиях своей книги Берлиц даже отдавал должное труду библиотекаря во введении к перечню использованных книг: «Прежде чем привести некоторые из книг, имеющих отношение к настоящей работе, автор хотел бы обратить внимание читателя на “Библиографию Бермудского треугольника”, подготовленную Ларри Кюше и Деборой Блуин

из университета штата Аризона в апреле 1973-го, которая содержит многочисленные ссылки, включая книги и статьи из газет и журналов, посвященные Бермудскому треугольнику».

Книга Кюше анонсировалась как попытка прояснить суть дела и положить конец чепухе о таинственных и неведомых силах в Бермудском треугольнике, в связи с чем читатели могли надеяться на то, что это тщательно проведенное исследование, которое заслуживает доверия. Ничуть не бывало.

Кюше в значительной мере основывался на газетных заметках, предполагая, что они истинны, когда сообщаемая информация поддерживала его точку зрения, и ложны, когда нет. Один исследователь, который изучал книгу Кюше, так же как работы Берлица и его единомышленников, обнаружил неточности у обеих сторон: «В “Бермудском треугольнике” Чарлза Берлица не больше ошибок, чем в книге Кюше “Тайна Бермудского треугольника разгадана!”. У Берлица встречаются выводы, которые он основывает на неверной информация, но так же делает и Ларри Кюше», — написал Гион Квазар, чей веб-сайт, посвященный Бермудскому треугольнику, превосходит по своей обстоятельности все остальные предпринимаемые в Интернете попытки исследовать эту тайну.

Все газетные статьи и иные источники, которые не отвечают его умозаключениям, Кюше просто отбрасывает. Например, касательно исчезновения «Сайклопса»* он пишет следующее: «Я пришел к твердому выводу, что газетчики, представители ВМС

* «Сайклопс», или «Циклоп» — угольщик в составе ВМС США, пропавший в Атлантическом океане при загадочных обстоятельствах в 1918 году. — *Примеч. пер.*

и моряки всех кораблей (которые встречали «Циклоп» в море. — *Примеч. пер.*) ошибались и что в тот день вблизи Норфолка был шторм достаточно сильный, чтобы потопить это судно». Далее он добавляет: «Вопреки распространенному мнению, не было никакого официального расследования этого исчезновения. Если бы какое-то расследование было проведено, информация о погоде, конечно бы, открылась».

На самом же деле в трех ящиках (номера с 1068 по 1070) Национального управления архивов и документации хранится полторы тысячи документов по официальному расследованию исчезновения корабля ВМС США «Сайклопс». И в них нет никакого упоминания о шторме, в котором так уверен Кюше.

Заголовок книги Кюше уже сам по себе сенсационен и вводит в заблуждение. Отнюдь не разгадав тайну Бермудского треугольника, он подытоживает свои исследования признанием, что тайна действительно существует. В случае «Мэри Селест», обнаруженной в Атлантике бригантины, которая была оставлена командой, Кюше заключает: «Сегодня судьба людей с борта “Мэри Селест” остается такой же тайной, как и в тот день, когда судно было найдено покинутым в океане».

В случае «Стар Тайгера» его комментарии звучат похоже: «В любом случае то, что случилось со “Стар Тайгером”, навсегда останется тайной». Вот его резюме по еще одному исследованию: «Судьба Джошуа Слоукума и “Спрея” является настоящей тайной океана»*.

* Джошуа Слоукум, американско-канадский яхтсмен, совершивший первое одиночное кругосветное плавание, пропал в Атлантике на 37-футовом шлюпе «Спрей» в 1909 году. — *Примеч. пер.*

Гернон допускает, что Кюше может быть прав в том, что некоторые исчезновения самолетов были вызваны неправильными действиями людей. Но он не знал, что эти ошибки пилотов могло заставлять совершать некое неизвестное метеорологическое явление.

— Если бы Кюше был моим вторым пилотом в тот день, когда я летел сквозь электромагнитную бурю и электронный туман, то он, не сомневаясь, не был бы столь упертым в своих суждениях по Бермудскому треугольнику, — сказал он.

Тайна, которая не исчезает

К 1980—1990-м годам даже кое-кто из числа авторов, занимающихся такими феноменами, как НЛО, снежный человек, и другими загадками, последовал примеру Кюше и низвел Бермудский треугольник до уровня ложного слуха. Например, Джером Кларк в своей книге «Необъяснимо!» объявил, что никакой тайны Бермудского треугольника не существует, и решительно поставил в его деле последнюю точку: «Некогда знаменитый Бермудский треугольник ныне продолжает существовать только как эпизод в истории повальных увлечений и минувших сенсаций».

Звучит авторитетно. Но он ошибался, так же как и Кюше. Там что-то существует, перемещается, неуловимое для наших радаров, и оно не уходит. Его не видно, но можно почувствовать. И если интерес к документальным телефильмам считать показателем, то многим из нас хочется знать об этом больше.

Кабельные телеканалы, показывающие старые документальные передачи про Бермудский треугольник, получают высокие рейтинги. Телекомпании на-

чали отправлять съемочные группы за материалом и установили, что эта тайна вовсе не умерла, она просто дремала. К началу нового тысячелетия Бермудский треугольник «проснулся» опять, поднявшись подобно фениксу из пепла. Тайна вновь оказалась в центре общественного внимания, обретя новую жизнь, особенно среди миллионов тех, кто был слишком молод, чтобы помнить сенсационные заявления 1970-х. Новые документальные ленты были переданы по телеканалам «Дискавери», «Хистори-ченнел», TLC (образовательный канал), «Трэвел-ченнел» и РАХ*.

Непрерывное производство фильмов и их повторные показы — свидетельство существующего интереса к тайне.

Причина такого внимания проста. В Бермудском треугольнике творится что-то необъяснимое. Многие загадочные исчезновения имели место уже давно, при этом регулярно сообщается о новых случаях. Далее мы сосредоточим внимание на самолетах, пропавших в океане сравнительно недавно.

* Известная американская семейная телесеть. — *Примеч. пер.*

3

Новые известия из треугольника

Это словосочетание звучит как анонс легенды, создавая ореол тайны, как название морского царства, таящего секрет, пространства, которое существует, кажется, больше в мифе, чем в реальности. За последние тридцать лет Бермудский треугольник стал темой многочисленных историй о происшествиях в море и воздухе, он известен как район, где в любой момент к судну может пристать загадочный туман, словно наэлектризованная одежда, где навигационные приборы могут отказывать, где корабли, самолеты и люди исчезают неизвестно куда.

Необъяснимые вещи по-прежнему происходят в Бермудском треугольнике. Пилоты продолжают сталкиваться со странными туманами, которые не регистрируются радарами, электронная аппаратура выходит из строя, дезориентированные пилоты срываются в смертельные пики, а иногда находящиеся в самолетах люди испытывают смещение во времени.

Взять случай с «Пайпером», пропавшим между Багамскими островами и Уэст-Палм-Бич на Флориде

ранним утром 20 июля 2002 года. Легкий шестиместный турбовинтовой самолет «Пайпер Ланс II» вылетел из международного аэропорта города Фрипорт на Большой Багаме в 5:35. За несколько минут он набрал высоту четыре тысячи семьсот футов, и пилот перенастроил радиосвязь на авиадиспетчерскую службу Майами.

Через двадцать пять минут после взлета самолет исчез с экрана радара и, видимо, потерпел крушение в пятнадцати милях от северного побережья Большой Багамы. В то утро формировались дождевые тучи, но опасных гроз в указанном районе не было. Арендованному «Пайперу» было двадцать четыре года, но незадолго до того он прошел капитальный ремонт, который обошелся в шестьдесят тысяч долларов и включал установку новых двигателей и новой электроники. «С самолетом было все в порядке», — утверждал Майкл Калледжио, владелец «Пайпера», после происшествия.

Пилот Крейг Хьюбер, ветеран военно-воздушных сил, имел 280 часов налета и провел четыре часа на летном тренажере в школе летной подготовки в Палм-Бич, прежде чем ему дали напрокат самолет. «Вне всяких сомнений, он знал свое дело», — сказала Тара Палмер, один из руководителей школы, репортеру газеты «Палм-Бич пост».

Исследователи случившегося сосредоточили внимание на том факте, что Хьюбер не имел квалификации в ночных полетах, когда можно ориентироваться только по приборам, и что самолет взлетел с Багам за час до восхода солнца. Однако во время крушения рассвет уже начинался и в небе было достаточно светло для пилота, если только самолет не окутал туман. Исследователи также предположили, что на способность пилота принимать решение в экстремальной

ситуации могло повлиять то обстоятельство, что прошедшую ночь до первых утренних часов он провел за азартными играми.

Так как выживших не оказалось, мы, скорее всего, никогда не узнаем, как вела себя электронная аппаратура «Пайпера»: неожиданно отказала или вдруг стала барахлить, когда самолет вошел в странный туман, как это было в некоторых случаях загадочных происшествий в Бермудском треугольнике. Отдельные вопросы поднимает и само место крушения.

Почему самолет оказался в пятнадцати милях к северу от острова, отклонившись от курса на 90 градусов, когда он должен был лететь на восток, в направлении на Уэст-Палм-Бич? Куда он на самом деле направлялся? За двадцать пять минут, которые «Пайпер» находился в воздухе, он должен был преодолеть не меньше сорока пяти миль.

При минимальной скорости набора высоты пятьсот футов в минуту для подъема на четыре тысячи семьсот футов потребовалось бы чуть более девяти минут. При этом «Пайпер» должен был пролететь около пятнадцати миль. Ко времени крушения остаются неучтенными еще пятнадцать минут полета и по меньшей мере тридцать миль.

Если самолет после взлета был «проглочен» электронным туманом, его приборы могли выйти из строя, а пилот растеряться и потерять пространственную ориентацию. Он мог начать летать кругами и так «накрутить» несколько «потерянных» миль. Другой причиной может быть вызванное туманом искажение времени. Если самолет передвинулся на пятнадцать минут назад, понятно, куда делось недостающее расстояние.

Компаньоны Хьюбера в национальном загородном гольф-клубе Палм-Бич, где он был лучшим игроком, отзывались о нем как о чрезвычайно умелом пи-

лоте, известном своими мягкими посадками. «Он летал слишком много, чтобы допустить какую-нибудь глупость», — сказал корреспонденту газеты «Пост» Тим Макатур, его друг и партнер по гольфу.

Интересно, что один из пассажиров, Чак Андерсон, должно быть, предчувствовал, что это его последний полет. Незадолго до вылета он позвонил своей матери и сказал: «Я хочу, чтобы все знали, что я их люблю, в случае если я не вернусь». После этого Андерсон позвонил своему другу и сказал ему примерно то же самое. «Его слова прозвучали странно, почти как предчувствие», — вспоминал этот человек через пару дней после исчезновения самолета.

* * *

Другое загадочное крушение самолета, тоже «Пайпера», случилось 1 февраля 2001 года недалеко от островов Флорида-Кис, когда опытный пилот попал в туман и внезапно спикировал в океан. Кейси Первис, преуспевающий бизнесмен из южной Флориды, работал добровольцем в программе обучения летчиков вспомогательных подразделений береговой охраны США, вместе со вторым пилотом, Робом Фуллером, они изображали проникающих в страну контрабандистов наркотиков.

Незадолго до катастрофы реактивный истребитель «Фолкон» ведущего пилота из береговой охраны летел над Эверглейдами (болотистой частью Флориды на самом юге полуострова. — *Примеч. пер.*) на юг на высоте одна тысяча футов. Примерно в полумиле впереди него Первис вел свой «Пайпер» на высоте полторы тысячи футов. Его самолет приближался к лесостанции у города Фламинго, расположенного на южном побережье, когда у Первиса спросили, не смог

ли бы он пролететь еще две-три мили. Он ответил, что нет проблем, и сообщил, что уже видит аэропорт Маратона (Маратон — городок посередине барьерной островной гряды Флорида-Кис. — *Примеч. пер.*) милях в двадцати пяти к югу.

Однако где-то через минуту Первис сообщил, что окружен какой-то дымкой. Самолет береговой охраны развернулся на север, и его экипаж попросил Первиса следовать за ним на малой скорости, так чтобы они могли отлететь подальше и зайти для нового перехвата. Тот ответил, что летит по приборам и будет по-прежнему держать курс на юг.

Экипаж «Фолкона» информировал Первиса, что они побывали далеко южнее впереди него при полной ясности и не встретили никаких «препятствий». Чуть погодя Первиса снова стали вызывать, но на этот раз он не ответил. После еще нескольких безуспешных попыток связаться с ним были начаты поиски пропавшего пилота.

Несмотря на предложение летчиков береговой охраны повернуть на север, Первис продолжил следовать на юг. Согласно данным с радиолокационной станции, в 19:47 он двигался южным курсом на высоте тысяча шестьсот футов. В следующие несколько минут его самолет совершил небольшой разворот вправо, потом влево и еще пять беспорядочных маневров. Потом он снизился на сто футов и в 19:51 исчез с экрана радара.

Первис был активным добровольцем-участником вспомогательной программы обучения, и нередко его налет вместе с группой достигал двадцати—тридцати часов в неделю. Его характеристика как пилота была безупречной, в ней не значилось ни аварий, ни происшествий, ни каких-либо нарушений. Он налетал

1 586 часов, из них 1 375 на «Пайпере», в том числе сто сорок девять часов ночью, шестьдесят пять часов по приборам и в последнем имел хороший опыт, а с береговой охраной работал более двух лет.

Когда его самолет, лежавший в воде на глубине шести футов, подняли, сотрудники Национального совета по вопросам безопасности транспорта (NTSB) не обнаружили никаких признаков механических поломок или отказа приборов. Сын пилота подтвердил, что бензобак самолета перед вылетом был заправлен. Первис сообщил о тумане и плохой видимости, однако в это время стояла ясная погода с видимостью до девяти миль и был слабый ветер.

Эксперты Национального совета по вопросам безопасности транспорта пришли к выводу, что Первис потерял ориентировку в пространстве, не смог различить, где верх, где низ, и спикировал в океан. Заключение NTSB гласило: «Отсутствие естественного горизонта или подобные утверждения являются весьма распространенными при надводных полетах, в особенности ночью в малонаселенных местностях или в условиях ограниченной видимости. дезориентированный пилот может снизить машину до опасной высоты. Следовательно, при возникновении каких-либо факторов, способствующих пространственной дезориентации, для поддержания должной высоты необходимо использование навигационных приборов».

Однако, как упоминалось выше, Кейси Первис имел опыт полетов в подобных условиях, ему часто приходилось летать ночью и он уверенно ориентировался по приборам. И если предположить, что случился отказ аппаратуры вследствие электромагнитных аномалий, то такая ситуация представляет лучшее объяснение тому, почему Первис направил свой самолет в море.

Крушение «Пайпера», который пилотировал Джон Ф. Кеннеди-младший, произошло далеко от Бермудского треугольника, но в его обстоятельствах есть несколько приметных совпадений с известными фактами исчезновения «Пайпера» Кейси Первиса. Гибель Джона Кеннеди-младшего вызвала больше общественного внимания и попыток докопаться до ее причины, чем любая другая катастрофа частного самолета.

Он вылетел из аэропорта округа Эссекс (штат Массачусетс) 16 июля 1999 года, уведомив диспетчеров, что направляется на остров Мартас-Виньярд, и больше ни с кем уже не связывался, ни с диспетчерами в Эссексе, ни с их коллегами на Мартас-Виньярд.

Диспетчерский пункт аэродрома на Мартас-Виньярд объявил ясную погоду и видимость в восемьдесят миль, но трое пилотов, которые летели на остров тем же вечером, сообщали о пасмурной погоде и ограниченной видимости до трех—пяти миль. Никто из пилотов не упомянул ни об облаках, ни о тумане.

Один из них сказал, что когда пролетал над Мартас-Виньярд, то не смог разглядеть остров с высоты семнадцать тысяч пятьсот футов. «Там вообще было не во что всматриваться, — говорил он. — Не видно было ни горизонта, ни каких-либо огней... Я отклонился влево, в направлении на Мартас-Виньярд, чтобы убедиться, видно его или нет, и не разглядел ни огней, ни каких-либо других признаков острова. Я подумал, что на острове, должно быть, случилось отключение электричества».

Другой пилот отменил свой полет на Мартас-Виньярд из-за плохой погоды. «По моей собственной

оценке видимость не превышала четырех миль — было очень пасмурно».

Как и Первис, Кеннеди, видимо, пришел в замешательство и потерял ориентацию, он совершил серию беспорядочных маневров, что привело к падению. Радар зафиксировал, что приблизительно в тридцати четырех милях к западу от Мартас-Винъярд его самолет, находившийся на высоте пятьдесят пять сотен футов, начал снижаться. Примерно в 21:38 «Пайпер» заложил правый вираж, одновременно снизившись до высоты двадцать две сотни футов, затем, завершая разворот, поднялся до двадцати пяти сотен футов.

Спустя пару минут самолет совершил левый вираж, накренившись на 28 градусов, и поднялся еще на сотню футов. Еще через пятнадцать секунд он начал быстро снижаться со скоростью девятьсот футов в минуту и правым разворотом с креном 45 градусов. Продолжая вираж, «Пайпер» вошел в штопор и на скорости свыше сорока семи сотен футов в минуту примерно в 21:41 ударился о водную поверхность.

Эти маневры были не единственным свидетельством того, что Кеннеди потерял ориентацию. Чтобы избежать сваливания в штопор, он должен был сбросить скорость до возможного минимума, в результате же исследования обломков установили, что двигатель был запущен на полную тягу.

И в случае Кеннеди, и в случае Первиса Национальный совет по вопросам безопасности транспорта дал заключение, что причиной крушения стала потеря ориентации в пространстве. Кеннеди-младший не имел такого уровня летной квалификации, как Первис, но он сдал письменный экзамен по авиационным приборам в Федеральном управлении авиации

США, а его инструктор оценил его летное мастерство уровнем «очень хорошо». Он сказал, что основами слепого (инструментального) полета Кеннеди владел превосходно.

Поскольку Кеннеди так и не вышел на связь с авиадиспетчером аэропорта на острове Мартас-Винъярд, неизвестно, в какую ситуацию он в действительности попал. Заключение NTSB гласит, что он потерял ориентировку в условиях легкого тумана, хотя полеты нескольких других самолетов в том же районе и в тот же вечер прошли без каких-либо происшествий. Но, как и Первис, Кеннеди, возможно, попал в локализованные неблагоприятные условия, о котором не сообщили ни метеослужба, ни авиадиспетчеры, ни другие пилоты. Это мог быть электронный туман, сопровождаемый электромагнитным излучением, который вызвал плохую видимость и воздействовал на электронные и магнитные навигационные приборы.

Но мы вряд ли об этом узнаем.

* * *

Один из наиболее загадочных и хорошо засвидетельствованных случаев внезапного и трагического исчезновения произошел с «Навахо»*, принадлежавшим чартерной компании «Восточнокарибские авиалинии», соединявшей острова Санта-Крус и Сент-Томас, лежащие к востоку от Пуэрто-Рико. В 1978 году этот самолет, выполнявший рейс № 912, исчез при ясной погоде, когда уже готовился приземлиться в аэропорту Сент-Томаса.

* Двухдвигательный поршневогой транспортный самолет PA-31-300 фирмы «Пайпер». — *Примеч. пер.*

— Пилот вышел со мной на связь, находясь на прямой захода на посадку в пятнадцать милях к югу от аэропорта, — вспоминал Уильям Киттенджер, авиадиспетчер на Сент-Томасе.

Все как будто проходило нормально.

— Затем, за две мили от аэродрома, я потерял его из вида.

Киттенджер отвлекся, чтобы дать разрешение на взлет самолета другого рейса, а когда опять поднял глаза, то ничего не увидел. Он посмотрел на экран радара — «Навахо» исчез.

— Я подумал, что самолет упал, и немедленно вызвал аварийную команду и береговую охрану. Они прибыли через несколько минут.

«Навахо» должен был рухнуть на мелководье, однако ни его самого, ни каких-либо обломков, ни трупов не обнаружили; не было зафиксировано и сигнала его электронного следящего устройства. Создавалось впечатление, что самолет просто растворился в воздухе. Киттенджер, который недавно давал интервью для снимаемого телеканалом «Дискавери» документального фильма, до сих пор не оправился от изумления.

— От него должно было хоть что-нибудь остаться, — говорит он. — Если вы сбросите с крыши дома высотой тысячу футов большой объект в воду небольшой глубины, он превратится в кучу обломков.

Но ничего так и не нашли.

* * *

Иногда самолеты пропадают в самую что ни на есть ясную, чудесную погоду. Так 5 июня 1990 года «Чероки-150» исчез в синем небе при спокойном мо-

ре на подлете к острову Санта-Крус в принадлежащем США Виргинском архипелаге. Мэри Поумрой, пилот и гражданка Великобритании, взлетела с острова Сен-Мартен из группы Малых Антильских островов в 15:12. В 15:19 она связалась с диспетчером аэропорта Сан-Хуана на Пуэрто-Рико и сообщила свой план полета. Через несколько минут она снова вышла на связь, передав: «Ноль, два, фокстрот (фокстрот — фонетическое обозначение буквы «ф». — *Примеч. пер.*) четыре-пять у границы, конец». Сообщение означало, что она влетала в воздушное пространство США, и это было последнее, что слышали от Поумрой.

Когда ее самолет не прибыл в аэропорт Санта-Круса, были начаты поиски. В них приняли участие полицейский бот британских Виргинских островов, катер береговой охраны, вертолет и два военнотранспортных самолета С-130 «Геркулес»; координировал усилия еще один катер береговой охраны «Чилула». В течение двух дней они прочесали семь тысяч пятьсот миль спокойной воды, не обнаружив никаких следов самолета, на котором имелось несколько плавающих элементов, в том числе ярко-оранжевый спасательный плот. Что еще более загадочно, отсутствовали сигналы находившихся на борту самолета Мэри Поумрой аварийных радиомаяков; это могло означать, что данные электронные устройства тоже отказали. В отчете Национального совета по вопросам безопасности транспорта этот случай значится невыясненным, его причина объявлена неопределенной.

* * *

Тихим вечером 5 января 2000 года «Сессна-172» приближалась к аэропорту города Сент-Огастин на

севере Флориды. В 21:42 оператор радиолокационной станции зафиксировал его местонахождение — самолет летел над сушей, над Береговым каналом* в трех милях к югу от Сент-Огастина, на высоте две тысячи шестьсот футов. Три минуты спустя диспетчер, управляющим воздушным движением, отметил его на экране радара на высоте две тысячи футов сохраняющим свое направление на север.

Держа курс на Джексонвилл, пилот «Сессны» должен был продолжать двигаться вдоль восточного побережья Флориды. Однако в следующие тридцать секунд самолет сделал разворот вправо и снизился до тысячи двухсот футов. Затем, находясь примерно в двух милях от побережья и держа направление на восток, пилот снова связался с диспетчером. На этот раз он явно нервничал:

— Мой радиопеленгатор не работает. Я ничего не вижу!

— Повторите, — запросил диспетчер через полминуты.

Но пилот не ответил. А через несколько секунд «Сессна» исчезла с экрана радара. Тело пилота и обломки самолета были обнаружены на другой день в четырех милях от берега.

В отчете Национального совета по вопросам безопасности транспорта это крушение было приписано потере пилотом ориентации. «Отсутствие у пилота необходимого опыта полетов по приборам, — говорится в нем, — привело к его пространственной дезо-

* Береговой канал, Intracoastal Waterway — искусственный водный путь, созданный во второй четверти XIX века; проходит вдоль побережья Атлантического океана и Мексиканского залива, от Бостона, штат Массачусетс, до Браунсвилла. — *Примеч. пер.*

риентации с последующим столкновением с водной поверхностью. Данному несчастному случаю также способствовал темный вечер с отсутствием видимого горизонта».

Но возникает вопрос: почему пилот вдруг сделал разворот к океану и почему снова не смог найти усеянное яркими огнями побережье? Один из возможных ответов — он попал в облако плотно локализованного тумана и не смог от него оторваться. Пилот мог бы сориентироваться по компасу и определить направление на запад, вернувшись к побережью, если бы тот не начал беспорядочно вращаться, став бесполезным, как и остальные приборы. В этом случае, не наблюдая ни горизонта, ни городских огней, сбитый с толку и дезориентированный, он быстро свалился в штопор.

* * *

В архиве NTSB имеется множество похожих случаев. Например, исчезновение Джона Поттера и его друга, которые вылетели с острова Санта-Крус на «Сессне-150» в погожий день в конце июня 1979 года, планируя провести трехдневный отпуск на острове Сент-Томас. Полет начался в 17:11, шесть минут спустя Поттер связался с диспетчерским пунктом аэродрома Санта-Круса и запросил рутинную перестройку частоты. Это была последняя радиосвязь с пилотом. Самолет не прибыл на Сент-Томас, и никаких следов машины или людей обнаружено не было.

О крушениях коммерческих авиалайнеров или личных самолетов известных людей вроде Джона Кеннеди-младшего обычно становится широко известно, большая же часть случаев с частными самолета-

ми, которые вдруг пропадают с экранов радаров в Бермудском треугольнике, чтобы больше не появиться нигде и никогда, освещается мало или совсем не освещается средствами массовой информации. Наряду с засвидетельствованными случаями исчезновений есть много таких, которые остаются за пределами внимания широкой публики и вообще нигде не регистрируются. К примеру, определенная часть пилотов некоммерческих самолетов не заполняет полетных листов. В их числе те, кто занимается нелегальным ввозом в страну наркотиков. Когда они не прибывают в место назначения, об этом либо никто не знает, либо те, кто знает, не торопятся сообщать.

Один малоизвестный случай связан с «Аэро-Коммандером-500В»*, который потерпел крушение 12 мая 1999 года недалеко от Нью-Провиденса, одного из островов Багамского архипелага, при благоприятных полетных условиях. Во время этого происшествия пилот самолета находился в радиоконтакте с диспетчерским пунктом подхода к зоне аэропорта города Нассау на Нью-Провиденсе. По какой-то причине он, не спросив разрешения, сделал разворот на 360 градусов, после чего был направлен на 9-ю посадочную полосу**. Сеансы радиосвязи не давали никаких оснований считать, что у пилота возникли какие-то проблемы с техникой либо со здоровьем. Он подтвердил, что готовится приземлиться на указанную полосу. После этого «Аэро-Коммандер» упал в море. Найти удалось

* Легкий двухмоторный самолет фирмы «Аэро Дизайн энд Энджиниринг». — *Примеч. пер.*

** Обозначение «9» имеет аэродромная полоса, направленная приблизительно под 90 градусов (на восток) к 36-й взлетно-посадочной полосе, имеющей направление на север (т. е. на 360 градусов по компасу). — *Примеч. пер.*

лишь пустой шестиместный спасательный плот, пять желтых спасательных жилетов и несколько небольших фрагментов самолета.

NTSB выдал заключение, что вероятной причиной крушения стала ошибка пилота, и этот вопрос опять остался открытым. Попал ли самолет в локализованный туман при заходе на посадку? Случился ли в результате этой магнитной аномалии отказ его аппаратуры? В отсутствие выживших и обломков самолета ответ вряд ли будет получен.

* * *

Такой же туман, по-видимому, стал причиной легкого крушения самолета в аэропорту Сент-Джон в городе Сент-Огастин во Флориде 18 января 2001 года. Пилот-ученик заканчивал совершаемый под контролем магистральный полет (из одного пункта в другой), когда его самолет вдруг сделал вираж с посадочной полосы влево и столкнулся с указателем. Потом он объяснил, что перед самым приземлением его окутал какой-то туман, скрыв посадочную полосу. Машина мягко коснулась земли, затем резко свернула в сторону.

Проблема оказалась в том, что туман был так локализован, что его никто больше не видел. В тот день стояла ясная погода с видимостью до десяти миль, и очевидцы в аэропорту не заметили никакого тумана, поэтому создавалось впечатление, что ученик-пилот пытался придумать объяснение для собственной ошибки. Но, принимая во внимание неуловимую природу электронного тумана, думается, можно принять его объяснение на веру.

Осенью 1978 года DC-3 фирмы «Макдоннел-Дуглас», совершавший перелет из Флориды на Кубу, не прибыл в пункт назначения и никаких его следов найдено не было.

Этот самолет, принадлежавший карибской чартерной авиалинии «Аргоси Эйрлайнз», наняли американские плодороды-цитрусоводы в количестве двадцати одного человека: они завершили тур по Кубе и собирались вернуться из Гаваны во Флориду. Для этого рейса, носившего номер 902, было получено специальное разрешение, в связи с тем что Куба — регион ограниченного движения авиатранспорта.

Самолет вылетел из Форт-Лодердейла в полдень в условиях слабой облачности. Достигнув высоты шесть тысяч футов, пилот Джордж Гамильтон попытался связаться с центром контроля воздушного движения в Майами, однако, к своему удивлению, ответа не услышал. Чуть позже, в 12:25, он вышел на связь с Гаваной, но из-за электростатических радиопомех понять его было невозможно; его сообщения кубинскому оператору любезно передал экипаж какого-то другого, высоколетающего самолета. В 12:35 радиосвязь стала громкой и чистой.

Экран радара в гаванском диспетчерском центре, где приготовились вести и принимать «Дуглас», показал, что он отклонился вправо от курса. Затем всего через несколько минут, в 12:43, самолет, следующий рейсом № 902, исчез — зеленой точки на экране больше не было. При этом не прозвучало ни сигнала аварийного радиопередатчика местонахождения, ни SOS.

Майами и Гавана согласовали усилия и немедленно организовали поиски. К месту предполагаемого

падения устремились подразделения береговой охраны и ВВС США, а воздушный патруль кубинцев начал облет региона, когда еще не прошло и часа. До наступления заката координировать обследование морской поверхности начал катер береговой охраны «Стедфаст». Поиски, к которым присоединились еще четыре катера, вертолет и военно-транспортный самолет С-131 «Самаритан», были расширены по всем направлениям.

Береговая охрана разослала телеграмму следующего содержания: *«Судоходные проливы Флориды — канал Николас, самолет рейса-902 (N407D) “Аргоси Эйрлайнз” из Форт-Лодердейла в Гавану, Куба, задерживается. Описание: белый с синей отделкой. На борту 4 человека. Экипажам всех судов пристально высматривать обломки, желтые спасательные жилеты. Людей в воде».*

Подписано: береговая охрана США, Майами. Флорида.

На борту DC-3 находились тридцать два спасательных жилета желтого цвета, а также плавучие подушки сидений. Не нашли ничего. Самолет вместе с экипажем из четырех человек исчез. Национальный совет по вопросам безопасности транспорта выдал заключение в том смысле, что погодные условия помешать полету не могли. «Данные по погоде, соответствующие времени и месту последнего, установленного по радару местонахождения самолета, показали, что циркуляция грозových очагов не создавала проблем и, возможно, вызвала лишь слабое отклонение вправо от курса».

Ошибка пилота как объяснение также была отклонена, когда установили, что у Гамильтона за плечами

насчитывалось пятнадцать тысяч двести двадцать семь летных часов, из них три тысячи на DC-3. Случай так и был закрыт без приведения каких-либо версий.

* * *

И подобные происшествия все продолжают. Некоторые исчезновения, разумеется, могут быть вызваны понятными причинами — плохой погодой, неисправным оборудованием или неверно принятым решением. Но другие являются тайной, содержащей необъяснимые моменты, которые предполагают действие аномальной силы, которая может возникать то ли из воздуха, то ли из воды, а может даже из земли под водной поверхностью. В следующей главе мы подробно остановимся на самом известном и одном из наиболее загадочных таких случаев, который продолжает вызывать оживленную полемику, — полете звена № 19.

4

Полет в небытие

Ни одна из легенд о Бермудском треугольнике не привлекает большего интереса и не возбуждает так много споров, как загадка звена № 19. История о пяти самолетах ВМС с экипажами в количестве четырнадцати летчиков, которые, находясь в районе Багамских островов, не смогли отыскать Американский материк, озадачивает уже не одно поколение. Соединение бесследно пропало в полном составе, за ним последовал в небытие еще один из поисковых самолетов.

Если бы звено № 19 благополучно вернулось на базу, Бермудский треугольник мог никогда не обрести своих очертаний, своего названия и своей дурной славы. Его рассматривали бы как регион, где иногда происходят странные вещи, проносятся смертоносные штормы и возникают загадочные электромагнитные аномалии, вызывающие отказ аппаратуры. Но после улета звена № 19 исследователи собрали сведения о других канувших неизвестно куда самолетах и судах и отметили концентрацию исчезновений. После этого они нарекли зловещий район Дьявольским треугольником, Заколдованным треугольником и, как уже не раз говорилось, Бермудским треугольником.

Началось все вскоре после полудня 5 декабря 1945 года. Пять бомбардировщиков-торпедоносцев «Авенджер» поднялись с аэродрома военно-морской базы Форт-Лодердейл, чтобы совершить рутинный тренировочный полет. Маршрут образовывал треугольник: на восток до островов Берри, потом на север до маленького острова у Большой Багамы, затем обратно в Форт-Лодердейл. В тот день два таких же соединения уже выполнили это упражнение, а еще одно вылетело на двадцать пять минут раньше звена № 19. Ни у кого никаких трудностей не возникло. Полет же этого звена сложился совершенно нештатно. Ведущий пилот почувствовал себя дезориентированным, его компасы вышли из строя, и он решил, что они очень сильно сбились с курса. После этого все пять самолетов и четырнадцать летчиков бесследно исчезли.

Первый признак неладного был зафиксирован в 15:40, спустя полтора часа после вылета. Лейтенант Роберт Кокс, старший инструктор на воздушной базе ВМС, который также находился в полете в это время, случайно услышал, как лейтенант Чарлз Тейлор, лидер звена, запрашивал у своего заместителя заданную радиочастоту их соединения. Позднее Кокс сообщил военно-морской комиссии по расследованию, что слышал, как Тейлор многократно спрашивал капитана морской пехоты Эдварда Дж. Пауэрза-младшего о показаниях его компаса. В конце концов Тейлор признался, что потерялся:

— Я не знаю, где мы находимся. Должно быть, мы заблудились после последнего разворота.

Кокс связался по рации с Тейлором и спросил, что случилось. Тот ответил:

— Оба моих компаса не работают, я пытаюсь отыскать Форт-Лодердейл. Я нахожусь над сушей, но она разрозненная. Я уверен, что это коралловые острова,

но не знаю, как это далеко и как добраться до Форт-Лодердейла.

Создается впечатление, будто что-то воздействовало на разум Тейлора так же, как и на его приборы. Лейтенант раньше служил на базе в Ки-Уэст* и был знаком с этим регионом. А любой пилот, обладающий хотя бы частью его опыта полетов над этими островами, не мог не знать, что для того, чтобы достичь Форт-Лодердейла, нужно просто следовать по цепи островов к материку с слепополуденным солнцем сзади и слева от самолета.

Кокс посоветовал Тейлору повернуться к солнцу левым крылом и идти вдоль береговой линии, пока они не достигнут Форт-Лодердейла.

— На какой вы сейчас высоте? — спросил он. — Я снижусь и встречу вас.

— Я знаю, где сейчас нахожусь, — ответил Тейлор через мгновение. — Я на высоте две тысячи триста футов. Не ищи меня.

— Роджер, ты на высоте две тысячи триста, — повторил Кокс. — Я все же встречу тебя.

Четверо из пяти пилотов звена № 19 в программе боевой подготовки были учениками, но они все имели в среднем по четыреста часов налета. Их следующей задачей должна была стать посадка на авианосец — назначение, которое давали наиболее способным пилотам ВМС. Сам лидер звена в свои двадцать девять лет налетал две тысячи пятьсот девять часов и считался отличным пилотом. Но в тот день его летный опыт, очевидно, мало помогал.

* Городок в цепи коралловых островов и мелей Флорида-Кис, протянувшейся к юго-западу от южной оконечности п-ова Флорида. — *Примеч. пер.*

Направляясь на юг, к цепи коралловых островов, Кокс опять услышал по рации, как Тейлор говорил:

— Ты можешь сделать запрос в Майами или еще куда-нибудь, чтобы там включили радарную установку и перехватили нас? Мы не должны находиться далеко.

Из его слов также следовало, что соединение вел один из учеников.

— Мы совершали короткий навигационный полет, и второй его отрезок, я думаю, повели неправильно, поэтому я взял команду на себя и сделал разворот, чтобы вернуться в верную точку, но теперь я не сомневаюсь, что ни один из моих компасов не работает.

Кокс снова связался с Тейлором, на этот раз тот совершенно не был уверен в своем местонахождении. Он продолжал спрашивать других пилотов звена о направлении по компасу, пребывая в растерянности. Было похоже, что ни один из его летчиков не мог положиться на свои компасы. Но мыслимо ли, чтобы все компасы разом перестали работать?

Два десятилетия спустя, когда интерес к Бермудскому треугольнику достиг пика, ВМС выпустили рапорт о происшествии со звеном № 19, который был опубликован в 1974 году в июньском номере журнала «Sealift» («Морские перевозки»). В сопровождающей статье известный журналист Говард Л. Розенберг пишет: «Если самолеты летели сквозь магнитную бурю, все компасы могли отказать. На самом деле человеческие знания о магнетизме ограничены. Мы знаем, как жить с ним и как от него избавляться, улетая в космос, но реально не представляем, что это на самом деле такое».

Кокс посоветовал Тейлору включить свой IFF, аварийный опросчик системы опознавания («свой—чужой»), который, когда он работает, высвечивает образ самолета на экранах наземных радаров. Тейлор, пребывая в замешательстве, сначала сказал, что у него нет IFF, но потом нашел его и включил. Кокс также сказал, чтобы он включил ZBX, устройство самонаведения наподобие автоматического радиопеленгатора, используемого на самолетах сегодня, который показывает пилоту, какого направления держаться. С Тейлором также выходили на связь с земли три офицера-оперативника ВМС и тоже советовали ему включить ZBX. Он никому не ответил.

В 16:00 Кокс услышал, как Тейлор сказал, что летит на высоте сорок пять сотен футов при видимости десять—двенадцать миль. Но радиопередача слабела, и он больше не смог связаться с командиром звена № 19. Кокс вернулся в Форт-Лодердейл в 16:40 при ухудшающихся погодных условиях: с Атлантики приближалась буря. Он еще раз, последний, услышал по радиации Тейлора, тот говорил, что опять взял руководство соединением на себя, после того как пилоты-ученики полетели в неверном направлении.

Изучая блуждания звена № 19, Брюс Гернон попытался воссоздать траекторию его полета. Второй контрольной точкой маршрута для летчиков Тейлора был остров Грейт-Сэйл-Ки, лежащий в двадцати милях к северу от Большой Багамы. Учитывая, что бомбардировщики-торпедоносцы направлялись на север, а ветер крепчал, можно предположить, что соединение отклонилось миль на десять к западу от острова. Вероятно, тогда Тейлор и подумал, что находится над коралловыми островами южнее полуострова Флорида

и сможет скоро достичь Майами, сообщив по радию, что «мы не должны находиться далеко».

Через некоторое время после собственного необыкновенного полета через Бермудский треугольник Гернон вместе со вторым пилотом Крисом Хоупом повторил маршрут звена № 19. Оба пилота, которые жили на Флорида-Кис, были поражены, насколько похоже выглядели с воздуха эти острова и Багамские. Хоуп отметил, что один из Багамских островов выглядит точно так же, как Ки-Ларго*. Они наблюдали архипелаг с различной высоты и, чем сильнее снижались, тем больше убеждались, что он напоминает флоридский. В особенности группа из двадцати островов между Большой Багамой и островом Малый Абако, известных как Кросс-Кис, похожа на группу коралловых островов вокруг Биг-Пайн-Ки**. Различие, конечно, вносили соединяющие цепочку островов мосты, однако там есть и десятки более мелких островов, между которыми нет мостов.

Когда лейтенант-коммандер (капитан-лейтенант в ВМС. — *Примеч. пер.*) Чарлз М. Кеньон, офицер по оперативным вопросам на авиационной базе ВМС Форт-Лодердейл, узнал о трудностях звена № 19, он не слишком встревожился. Несколько других летчиков уже теряли пространственную ориентацию в прошлом, и все они сумели найти дорогу обратно на базу. Кроме того, он сам недавно читал лекции пилотам о том, что нужно делать, если они заблудятся в воздухе. Впоследствии Кеньон сказал дознавателям:

* Остров в северо-восточной части гряды Флорида-Кис, к югу от Майами. — *Примеч. пер.*

** Расположен в юго-западной части цепочки Флорида-Кис. — *Примеч. пер.*

— Я подумал, что они просто временно растерялись и со всеми инструкциями, которые мы им давали, да с еще другим, находящимся в воздухе самолётом, пилот которого принимал их радиопередачи, должны были вернуться как раз вовремя.

В 16:25 персонал центра обеспечения полетов в Порт-Эверглейдс принял радиосообщение Тейлора: «Мы только что миновали небольшой остров. Другой земли в поле видимости нет. Я нахожусь на высоте три тысячи пятьсот футов. Аварийный IFF включен. Есть ли у кого-нибудь в регионе радар с экраном, чтобы обнаружить нас?»

В этот момент, полагает Гернон, звено прошло над барьерными островами за островом Большой Абако. Эти острова отстоят примерно на десять миль, поэтому они могли лететь короткое время, не наблюдая суши.

Примерно в 16:30 центр обеспечения полетов в Порт-Эверглейдс снова вышел на связь с Тейлором. Поскольку у него были проблемы с компасом, ему предложили поручить руководить возвращением кому-нибудь из пилотов. Тейлор принял предложение, а через несколько минут сообщил, что один из пилотов считает, что, если они возьмут курс на запад, они достигнут материка.

В 16:45 Тейлор связался с Порт-Эверглейдсом и сказал:

— Мы летим в направлении 30 градусов 45 минут (примерно на северо-северо-восток. — *Примеч. пер.*), потом возьмем курс на север, чтобы убедиться, что мы не над Мексиканским заливом.

Приблизительно в 17:00 один из пилотов-учеников сказал Тейлору:

— Если мы просто полетим на запад, то вернемся домой.

Другой с ним согласился:

— Черт, если мы просто повернем на запад...

Но лидер звена № 19 по прежнему считал, что они находятся над Мексиканским заливом. Кто-то слышал, как он велел пилотам продолжать следовать на север десять минут, а еще через несколько минут сказал:

— Мы чертовски долго летим на север, вместо того чтобы направиться на восток. Если бы там что-то было, мы бы уже увидели.

Затем Тейлор снова вышел на связь с материком:

— Хелло, Порт-Эверглейдс, это звено № 19. Приняли? Конец связи.

— Звено № 19, это Порт-Эверглейдс. Продолжайте.

— Прием очень слабый. Мы направляемся на запад, — доложил он в 17:15.

Примерно в это же время слышали, как Тейлор велел летчикам собраться и продолжать двигаться соединением. Если бы один самолет сделал вынужденную посадку на воду, все остальные тоже должны были приводниться. Пять минут спустя он сказал:

— Как только у кого-то останется десять галлонов бензина, мы все сядем на воду. Это все понимают?

Распоряжения Тейлора выдают его продолжающуюся растерянность и возрастающую тревогу. Ранее он уже говорил о посадке на глубокой воде. При этом у «Авенджеров» должно было оставаться горючего еще на два с лишним часа полета, более чем достаточно, чтобы вернуться на сушу, над которой они пролетели. Однако через десять минут ожидался заход солнца, а облачность обещала скрыть луну.

— Порт-Эверглейдс, это Тейлор. Слышу вас очень плохо. Какая погода над Лодердейлом?

— Над Лодердейлом ясно. Над Ки-Уэст нижняя граница облачности и видимость не ограничены. Над

Багамами облачно, граница облачности скорее низкая, видимость плохая.

В течение получаса за кабинами бомбардировщиков-торпедоносцев должна была опуститься кромешная тьма. Висела облачность, и летчикам предстояло продолжить полет без луны и звезд. Из-за сильного ветра на океане поднялось волнение. Почему они продолжали лететь над глубокой водой, вместо того чтобы вернуться к суше, которую видели еще час назад, тоже остается загадкой. Если бы они приводнились на мелководье у побережья, у них был бы хороший шанс остаться в живых.

Приблизительно в 18:00 Порт-Эверглейдс вызвал Тейлора.

— Вы приняли мою последнюю передачу? Переключитесь на 3 000 килогерц.

— Повторите еще раз.

— Перейдите на первый канал, 3 000 килогерц.

— Я не могу поменять частоту, — ответил лидер звена № 19. — Я должен оставить на моих самолетах все как есть. Не могу перейти на 3 000 килогерц, буду оставаться на 4 805 килогерцах.

И опять Тейлор забыл то, чему его обучали на летных занятиях. Важным шагом заблудившегося пилота является переход на аварийную частоту. Радиопередачи начинают идти через усилитель, и таким образом гораздо большее количество наземных станций может слышать его, отвечать и предложить содействие. Ему следовало переключиться на аварийную частоту двумя часами ранее.

К 18:00 звено № 19 двигалось на запад уже приблизительно сорок пять минут. Когда «Авенджеры» сделали этот поворот, они, видимо, находились примерно в девяноста милях к северо-востоку от барьер-

ной цепи у островов Абако, которую Тейлор ошибочно принял за Флорида-Кис. Теперь они должны были находиться где-то в пятидесяти милях севернее Уолкерс-Ки, самого северного из Багамских островов. От побережья Флориды их отделяло чуть больше сотни миль, и, чтобы преодолеть это расстояние, им требовался почти час.

К 18:02 в Порт-Эверглейдсе перехватили несколько фрагментов переговоров между летчиками звена № 19, но никто из летчиков не слышал запросы центра.

— Мы можем пойти на вынужденное приводнение в любой момент, — говорил один голос.

— Тейлор — Пауэрзу (Э. Дж. Пауэрз, капитан корпуса морской пехоты, пилот бомбардировщика-торпедоносца (обозначение «Ft.36») звена № 19. — *Примеч. пер.*). Вы приняли?.. Тейлор — Пауэрзу. Я пытаюсь связаться с вами. Продолжаем следовать западным курсом.

Но затем, подчиняясь какому-то непонятному побуждению, Тейлор опять передумал:

— Мы пролетели на восток недостаточно далеко. Разворачиваемся снова. Нам нужно просто развернуться и опять лететь на восток... Это Тейлор. Разворачиваемся и летим на восток, пока не закончится горючее. Я думаю, будет больше шансов, что нас обнаружат, если мы окажемся ближе к побережью.

— Тейлор, это Порт-Эверглейдс. Вы слышите меня? — последовал запрос.

— Ответ отрицательный... — послышался чей-то голос. — Каким курсом теперь следуем? Мы над Заливом (Мексиканским. — *Примеч. пер.*). Мы пролетели на восток недостаточно далеко... Как долго мы следовали этим курсом?

Обрывки разговоров были слышны еще несколько минут.

— Тейлор — Пауэрзу. Каков ваш курс?

— Каким курсом мы теперь следуем? — спрашивал неопознанный голос.

После 18:17 были слышны только искаженные передачи. Голоса летчиков звена № 19 становились все слабее и после 19:04 стихли совсем.

Когда Тейлор предложил, чтобы они опять повернули на восток, соединение должно было находиться в семидесяти милях восточнее Флориды. К этому времени уже было темно, наблюдалась прерывистая низкая облачность высотой от восьми до двенадцати сотен футов и отдельными ливнями. С запада-юго-запада поднимался ветер, его порывы достигали тридцати миль в час. Самолеты шли над Гольфстримом, который, встречаясь с волнующимся океаном, вздымался высокими волнами.

Если бы они продолжили лететь в западном направлении, то достигли бы Флориды еще до 19 часов. К несчастью, летчики, очевидно, подчинились странному настоянию Тейлора лететь на восток и, когда закончился бензин, должно быть, окончили путь в пучине Саргассова моря.

Вскоре после 18:00 в воздух были подняты пять гидросамолетов ВМС и оповещены о происшествии капитаны десятка судов, находившихся в предполагаемом районе падения. Чуть ранее из Майами, из Центра оценки испытательных данных по пограничному району Мексиканский залив—океан (ComGulf Sea Frontier Evaluation Center), поступили сведения о приблизительном местонахождении звена № 19. Его установили методом направленного пеленга с ряда прибрежных станций от Нью-Джерси до Техаса и

обозначили как район в радиусе ста миль от точки 29 градусов 15 минут северной широты и 79 градусов 00 минут западной долготы. Гернон считает, что звено оказалось в нижней части юго-юго-восточного квадранта этого круга, примерно в девяноста милях к востоку-северо-востоку от барьерной цепи у островов Абако, которую Тейлор ошибочно принял за Флорида-Кис.

Действиям ведущих поиски самолетов помешали темнота и разыгравшийся шторм. Не удалось обнаружить никаких следов пяти «Авенджеров» и ни одного трупa, при этом пропал один из поисковых самолетов. С одного из спасательных судов видели взрыв, но это, очевидно, терпел катастрофу тот самый поисковый гидросамолет; его обломки обнаружили, но штормовые условия не позволили ничего подобрать.

С рассветом была начата одна из крупнейших в истории поисковых операций. К розыскам пропавших летчиков подключились более двух сотен самолетов и семнадцать кораблей. Зона поисков была расширена на триста миль на восток, в Атлантику, на север и на юг. Но когда наступил закат, никаких следов звена № 19 так и не обнаружили. На следующий день розыски продолжили двести сорок два самолета, было увеличено и число прочесывающих океанские воды кораблей. И опять ничего не нашли. Операция продолжалась еще три дня.

На пятый день, в 15:27, всем участвующим в операции летчикам, морякам и личному составу баз было отправлено сообщение из Майами: «Поиски пяти потерянных 5 декабря 1945 года самолетов будут завершены сегодня по возвращении всех отправленных самолетов. Никаких дальнейших специальных розысков не предполагается. Экипажам всех самолетов и

судов в зоне вести тщательное наблюдение и докладывать любую относящуюся к делу информацию».

Поиски звена № 19 были окончены. Все невернувшиеся летчики были сочтены погибшими. Споры же о причинах исчезновения только начинались.

* * *

В январе 1946 года следственная комиссия ВМС в Майами выпустила окончательный отчет по данному происшествию, в котором говорилось: «Главными причинами исчезновения звена № 19 явились замешательство лидера звена при установлении своего местонахождения, ошибка при учете силы ветра, который, судя по всему, отнес его на восток дальше, чем он предполагал, а также его неспособность воспользоваться помощью по радиации, которая была ему доступна».

Контр-адмирал Ф. Д. Вагнер добавил к отчету заключительное примечание: «Лидеры звена оказались так безнадежно сбиты с толку, будто испытывали что-то вроде помрачения ума».

Мать Чарлза Тейлора Катрин Тейлор и ее сестра Мэри Карролл отказались принять такой заключительный отчет следственной комиссии и решили начать кампанию с целью побудить ее пересмотреть решение возложить всю вину на лейтенанта Тейлора. Для этого сестры нашли молодого адвоката по имени Уильям Л. П. Берк. Этот человек, как юрист, идеально подходил для защиты оговоренного пилота. Дело в том, что Тейлор дважды спас ему жизнь, когда они служили вместе в Ки-Уэст. Первый раз Тейлор летал на гидросамолете на Багамы и совершил посадку в шторм, чтобы подобрать Берка, который дрейфовал

на спасательном плотике после крушения. Потом он заблудился во время ночного полета, и Тейлор отыскал его и сопровождал обратно на базу.

Берк подал апелляцию с просьбой к ВМС пересмотреть дело Тейлора. И 19 ноября 1947 года комиссия по исправлению документов ВМС реабилитировала Тейлора с таким заключением: «После тщательного и добросовестного рассмотрения всех факторов данного дела комиссия пришла к мнению, что звено пропало по причинам, которые неизвестны».

Тейлора больше не обвиняли в гибели звена № 19. Однако это не изменило мнения некоторых исследователей, которые продолжают утверждать, что Тейлор виноват. Споры не прекратились по сей день, потерянные самолеты так и не нашли, загадка осталась неразгаданной.

* * *

Брюс Гернон явно чувствует свою связь с летчиками пяти исчезнувших «Авенджеров» и думает, что его испытание в электромагнитной буре в 1970-м связано с тем же, что случилось в такой же декабрьский день двадцатью пятью годами ранее.

— Когда в 1971 году я впервые услышал о звене № 19, я заподозрил, что соединение влетело в электромагнитную бурю, подобную той, что перенес я.

Гернон прочитал все, что писалось об этом загадочном полете, и сегодня, по прошествии тридцати с лишним лет, он по прежнему убежден, что и он и летчики бомбардировщиков-торпедоносцев столкнулись с одним и тем же метеорологическим феноменом. Гернон замечает, что погодные условия имеют тенденцию возникать повторно почти без изменений.

Сильная гроза способна материализоваться в каком-то месте, а на следующий день очень похожая гроза возникает там же в то же время дня. Обширный холодный фронт пересекает Северную Америку в определенный день зимы, и годы спустя похожий холодный фронт пройдет в тот же самый день. Ураган может появиться из Африки, прокатиться по Карибскому бассейну, затем повернуть на север и исчезнуть в Атлантике, а через много лет похожий ураган может пронестись тем же путем в те же дни.

— Я полагаю, что схожий циклический феномен имел место 5 декабря 1945 года и 4 декабря 1970-го в том же месте над Большой Багамской банкой. Обе бури возникли в 15:00 и стихли примерно через полчаса. Из-за такой быстротечности их не увидели на радарх. Буря, сквозь которую летел я, достигала около пятидесяти миль в диаметре, и путь звена № 19 проходил по ее северному краю.

— Я убежден, что «Авенджеры» столкнулись с этим феноменом примерно в 15:30 и миновали его раньше чем через десять минут, как раз перед тем, как Чарлз Тейлор подал свой первый сигнал бедствия. Я подозреваю, что летчики звена № 19 проникли очень глубоко внутрь бури и электромагнитного поля. Находясь там почти десять минут, они слишком долго подвергались воздействию электромагнитной энергии, что имело трагические последствия для их полета.

Однозначного доказательства того, что звено № 19 столкнулось с электромагнитной бурей или что такая буря могла воздействовать на разум пилотов, до сих пор нет, но мы знаем, что штормовые условия во время полета наблюдались, что оба компаса Тейлора вышли из строя и что его поведение выглядело нело-

гичным. Он был явно растерян и дезориентирован. Когда они пролетали над островами Кросс-Ки у Абако, Тейлор подумал, что узнал Флорида-Кис, и не мог избавиться от этой мысли, несмотря на все факты, свидетельствовавшие об обратном.

Однако Гернон чувствует, что Тейлора нельзя винить за исчезновение самолетов. Он не был замечен в помрачениях ума и являлся заслуженным пилотом ВМС.

— Если бы все шло нормально, звено выполнило бы поворот на запад и вернулось в Форт-Лодердейл. Но все обстояло ненормально и все пилоты пребывали в том же состоянии, что и Тейлор. Все операторы радионаведения, которые вели переговоры с летчиками звена № 19, советовали им лететь на запад, но это, казалось, было выше их понимания. Никто из них даже не использовал свое ZBX-устройство, которое привело бы их обратно на базу. Я уверен, что сбившийся с пути пилот, а особенно группа заблудившихся пилотов, у которых заканчивается горючее, постарались бы разыскать острова, над которыми они пролетали последние полтора часа. Звено № 19 такой попытки не предприняло. Вместо этого Тейлор повел соединение самолетов в открытый океан, навстречу поднимающемуся шторму. Они направились на север, затем на восток, потом на запад и опять на восток, но так и повернули обратно к островам, где могли бы без риска приводниться у берега.

Вместо этого они полетели в небытие. В историю.

5

Туман, который не отпускает

В феврале 1996 года Брюс Гернон, летный стаж которого составлял уже тридцать лет, столкнулся с электронным туманом во второй раз. В результате этого полета он осознал одно его удивительное свойство. До той поры он никак не мог понять, каким образом он и другие пилоты, которые сталкивались с таким же туманом, могли лететь многие мили сквозь мглистый воздух, в то время как диспетчеры аэропортов, регулирующие воздушное движение, объявляли ясную погоду и отсутствие обширных зон тумана.

В тот день Гернон и его жена Линн готовились вылететь из Тавернье, городка в северо-восточной части цепи Флорида-Кис, чтобы прибыть в Уэст-Палм-Бич. Приблизительно в 8:00 он связался со службой обеспечения полетов Майами для метеосводки. Над южной Флоридой было ясно, с видимостью около шести миль и восточным ветром десять миль в час.

— Над Флоридским заливом начали формироваться несколько грозовых очагов средних размеров, — вспоминал пилот. — Так что нам следовало поспешить, чтобы не попасть в грозу.

Герноны еще терпеливо подождали некоторое время в своей «Сессне-Центурион», пока не взлетит на «Сессне-Скаймастер» Карл Бертон, их сосед и друг. В эти минуты Брюс не подозревал, что полет Бертон станет прологом к его собственному воздушному путешествию навстречу неведомому. Спустя четверть часа он вырулил на взлетную полосу и заметил, что с запада к ним приближается гроза. Теперь нужно было улетать как можно быстрее. Когда Герноны поднимались в воздух и набирали высоту над Флоридским заливом, по ветровому стеклу забарабанил легкий дождь.

Следуя на север к Эверглейдам на высоте примерно 2 000 футов, они слышали, как Карл Бертон объявил, что он находится в пятнадцати милях к северу и собирается сесть обратно в Тавернье.

— Я подумал, что он выполнял тренировочный вылет и возвращается так быстро потому, что хочет совершить посадку до начала грозы, — рассказывал Гернон. — Я вызвал Карла по радиации и сообщил, что только что отправился в полет, чтобы он представлял, где я нахожусь. Мы переговаривались с ним в полетах много раз, и я почувствовал, что его голос звучит напряженно. Карл всегда любил поболтать со мной по радиации, но в этот раз казался подавленным и говорил очень мало.

Незадолго до того, как Герноны достигли Эверглейдов, с Бертоном связался с земли по радиации другой сосед. Он знал, что тот собирался в Тампу, и спросил, почему Карл возвращается.

— Мы должны вернуться, потому что погода просто ужасная! — ответил Бертон. — Такое впечатление, что весь штат потонул в густом тумане.

Гернон был озадачен. Метеосводка не предполагала никакого тумана. Но ему было известно, что туман может образовываться быстро, особенно сразу после восхода солнца. Он знал, что существовало два известных типа тумана: радиационный туман, также изве-

стный как поземный туман, и адвекция (или туман, идущий с моря), которая формируется над водными массивами. Радиационный туман возникает, когда холодная земля контактирует с теплым воздухом, тогда как морской туман образуется при перемещении влажного воздуха над более холодной водой. В отличие от поземного тумана, морской туман может перемещаться быстро и формироваться в любое время дня. Обычно он более обширен и сохраняется дольше, чем радиационный туман.

— Казалось, что мы видели перед собой радиационный туман, и он явно не собирался испаряться еще несколько часов. Я не был уверен в том, что мне лучше предпринять. Горючего оставалось на два часа, а над аэропортом Тавернье, должно быть, теперь бушевала сильная гроза. Мы продолжили лететь вперед над Эверглейдами, и все, что могли видеть, была густая серая мгла вокруг. Я начал ощущать растущее напряжение, бензин мог закончиться прежде, чем туман рассеется.

Гернон связался с диспетчерской службой Майами, чтобы узнать новые данные по погоде, и сказал, что находится в десяти милях южнее Хомстеда и летит над туманом. Он спросил про метеоусловия в Майами и услышал, что там нет никакого тумана, а видимость достигает шести миль.

— Я не мог поверить в то, что мне только что сообщили, и по-прежнему не знал, что делать, — вспоминал Брюс.

Он посмотрел на север, в сторону Майами, но мог видеть только толстый туманный покров. Тогда он спросил у оператора-синоптика, где кончается туман.

— Я не представляю, куда вы смотрите, — ответил тот. — В этом регионе тумана нет нигде.

Гернон был озадачен еще больше и решил полететь над океаном, в надежде что над водой серая мгла

исчезнет. По пути он изучал туман более внимательно и отметил нечто странное. Прямо под ними тумана не было, и открытое пространство перемещалось вместе с летящим самолетом.

— Когда мы направились к океану, я заметил, что цилиндрическая «шахта» снизу «Сессны» начала расширяться, продолжая оставаться прямо под нами. Была видна проплывающая внизу земля. Но оторваться от тумана мы не могли — он как будто перемещался вместе с нами со скоростью около ста восьми-десяти миль в час.

Это было немыслимо. Как мог туман быть повсюду вокруг них, при этом отсутствовать внизу? Ответа у Гернона не было. Затем он заметил еще кое-что столь же необъяснимое.

— Глядя вниз через открытое пространство, я заметил отчетливую линию, разделяющую туман и землю. На этой линии я разглядел перегиб. В конце концов пространство внизу раскрылось до самого горизонта, но искривленная линия не исчезла, как, казалось, должна была бы.

Года четыре спустя, прочитав о случае с другим пилотом, попавшим в похожие атмосферные условия, Гернон понял истинную природу электронного тумана.

— Только тогда я наконец осознал, что мы не летели сквозь туман. Как бы странно это ни звучало, туман прилипал к самолету и перемещался вместе с ним. Наше впечатление, что южная Флорида была покрыта туманом, являлось неверным, оператор-сидноптик был прав. Нас ввел в заблуждение электронный туман, так же как и нашего соседа Карла Бертонна.

Наблюдая одно из самых причудливых метеорологических явлений, какие ему только приходилось видеть, Гернон постарался расслабиться. Спустя еще десять минут изогнутый сегмент линии между туманом и ясным небом выше начал расплываться, а туман рассеиваться.

— Хотя туман исчез, я мог видеть на расстоянии остатки искривленной линии, окружающей самолет подобно обширному ореолу, до конца полета, который продолжался еще двадцать пять минут. Эта линия оставалась видимой, даже когда мы заходили на посадку, так что туман, похоже, мог бы оставаться около самолета до самого приземления.

Происхождение названия

Гернон убедился, что многие пилоты попадали в электронный туман, не понимая, что это такое. Один пилот из Нью-Джерси прочитал о его первой встрече с этим феноменом в 1970 году, впервые описанной в книге Чарлза Берлица «Без следа», и, позвонив Брюсу, рассказал о похожем облаке, в которое попал сам во время перелета из Флорида-Кис в Виро-Бич во Флориде.

Стояла ясная погода, он находился над океаном примерно в пяти милях от Форт-Лодердейла, когда его самолет вдруг попал в какой-то туман или дымку. Явление не было похоже ни на что из того, с чем пилот когда-либо сталкивался, и напомнило ему помехи на экране телевизора, когда вынут кабель антенны.

— Он сказал, что это было как электрический туман. Когда мой собеседник повесил трубку, я заметил себе: «Нет, скорее это электронный туман». Так появилось название.

Преследуемые туманом

Однажды Гернон решил подремонтировать обивку одномоторного четырехместного «Моля», на котором он в то время летал, и, разговорившись с обойщиком Тони Дубеком, рассказал ему о своих встречах с электронным туманом. К его удивлению, Дубек поведал ему собственную историю столкновения с этим загадочным феноменом, причем в его случае это про-

изошло на уровне моря, когда он со своим приятелем ловил рыбу.

Это случилось в 1992 году, ночью, когда рыбаки находились в пяти-шести милях от побережья округа Уэст-Палм-Бич. Примерно в 1:00 они заметили на горизонте на северо-востоке ярко светящиеся огоньки. Огни постепенно становились ярче, затем сделались зеленоватыми.

— Сперва мы подумали, что к нам плывет какой-то корабль, — вспоминал Дубек. — Но потом разглядели вроде как пузыри света.

С расстояния около мили они увидели, что это был светящийся туманный вал. Он продолжал приближаться, и оба рыбака почувствовали нарастающую тревогу. Когда до тумана оставалась пара сотен ярдов, они завели мотор.

— Это выглядело как полупрозрачная зеленая стена, — рассказывал Дубек. — Но она не была легкой и тонкой, как обычный туман. Стена была плоской сверху и округлой по сторонам, ярдов четыреста — пятисот в поперечнике.

К их изумлению, туман не отставал.

— Он двигался прямо за нами. Я повернул к берегу и шел со скоростью двадцать пять — тридцать узлов, стараясь оторваться, но он следовал за нами по пятам.

Наконец, когда до побережья оставалось ярдов сто, туман начал отступать.

— Впоследствии мы не заговаривали о том, что произошло, — признался Дубек. — Преследующий тебя ночью на протяжении нескольких миль зеленый пузырящийся туман оставляет очень зловещее впечатление.

Он не представлял, что бы произошло, если бы туман настиг их, и в то время ему совершенно не хотелось это выяснить.

— Я просто был рад опять оказаться на земле, — заключил обойщик.

Мертвая зона

Тех, кто остался жив после столкновения с электронным туманом и способен подтвердить его существование, не так много, но они могут свидетельствовать и от имени многих других, кто оказался в этом тумане и расстался с жизнью. К числу первых принадлежит пилот Кэри Трантем, которая попала в туман в 1995-м во время полета на Флорида-Кис. Трантем — администратор летного клуба воздушной базы ВМС у Бока-Чика-Ки (юго-западная оконечность Флорида-Кис. — *Примеч. пер.*), она много раз совершала полеты на принадлежащем клубу «Пайпере-Уорриор» и была хорошо знакома с этим маршрутом.

В тот день Трантем полетела в Ормонд-Бич, городок на Атлантическом побережье на северо-востоке Флориды, чтобы навестить дочь. Они встретились в аэропорту, посидели вместе за ланчем и сходили за покупками. Пустившись в обратный полет на юг, Трантем стала пересекать Флориду с северо-востока на юго-запад и по пути уклонилась от группы разбросанных облаков. Когда она миновала Тампу и Сент-Питерсберг на западном побережье, солнце висело уже совсем низко, а при приближении к Нейплсу стали видны огни Майами на востоке. Высоко вверху облака скрывали луну и звезды; когда же Трантем пролетела над Эверглейдами, под ней сформировалась какая-то дымка.

«Неожиданно на самолет как будто набросили покрывало», — написала она в статье, опубликованной в апрельском номере за 2003 год «АОРА Pilot», журнала ассоциации пилотов и владельцев частных самолетов. Горизонт исчез. Перестав ориентироваться, где верх, где низ, летчица запаниковала.

Когда она посмотрела на приборы, ее паника еще более усилилась. Стрелка компаса вращалась, «высо-

томер начал скакать, а в наушниках возник пронзительный писк». Освещение кабины стало колебаться от тусклого до яркого и наоборот.

Трантем вспомнила разговор с одним пилотом реактивного самолета в летном клубе ВМС, который сказал ей, что над Мексиканским заливом, между материком и рифовыми островами Флорида-Кис, существует зона застойного воздуха. Потом она подумала о документальном фильме про Бермудский треугольник, который видела, с его исчезающими самолетами и судами, отказывающей аппаратурой и магнитными аномалиями. Мысль о перспективе стать следующей жертвой не добавила ей бодрости духа.

Она попыталась установить радиосвязь с Майами, но ответа не последовало, и ей стоило больших усилий окончательно не поддаться панике. Трантем перенастроила частоту и тут с облегчением услышала голос авиадиспетчера. А примерно двадцать минут спустя поняла, что избежала тумана, увидев на горизонте огни и услышав по рации, что это Маратон. Она проследовала вдоль цепи островов и в конце концов благополучно приземлилась на военно-морской базе.

«Я поняла, до чего мне повезло, как близко я была к тому, чтобы свалиться в смертельный штопор и увеличить счет самолетов, пропавших в Бермудском треугольнике. Я не задавалась вопросом, почему я осталась жива. Какова бы ни была причина, это было чудо, так как все оказалось против меня», — заканчивает Кэри Трантем свой рассказ.

Классический случай

Один из наиболее хорошо засвидетельствованных случаев встречи с электронным туманом имел место 11 июня 1986 года при перелете большой двухмотор-

ной летающей лодки «Каталина» РВУ-6А (фирмы «Консолидейтед») с Бермудских островов в Джексонвилл. В самолете находились несколько настоящих асов: Арт Уорд, капитан авиации ВМС и один из лучших специалистов по полетам по приборам, Рэнди Сон, командир авиалайнера компании «Нортвест айрлайнз», который также мог управлять боевыми машинами с поршневыми двигателями любой страны мира, и генерал-майор Малкольм Райан, летчик-испытатель и боевой командир. На борту также были владелец «Каталины» Кони Эдвардс, его жена Карен и писатель Мартин Кейдин со своей женой Ди-Ди; все четверо тоже опытные пилоты. Кейдин, автор более сотни книг, включая работы по авиации, впоследствии описал то, что случилось во время этого полета.

«Каталина» была оснащена самой современной навигационной аппаратурой, включая два устройства для определения местонахождения с помощью спутников, радиовысотомер и несколько радиоприемников. Навигационная система самолета давала знать об отклонении с курса даже на одну десятую мили. Экипаж мог связываться с погодным центром спутниковой связи, что позволяло получать распечатки фотографий из космоса того района, где он в данный момент находился.

Перелет в Джексонвилл начался в тихую, ясную погоду и не обещал никаких сюрпризов. Все случилось, когда Кейдин стоял между двумя пилотскими креслами и наблюдал за стайкой дельфинов внизу через боковое стекло, потом перевел свой взгляд с правого борта самолета на левый. Он увидел крыло во всю его длину, а мгновение спустя оно исчезло в густом желтом облаке или тумане, который поднялся до высоты четырех тысяч футов и поглотил самолет. «Внезапно, безо всякого толчка, дрожания или еще каких-либо признаков перемен, внешний мир исчез, — вспоминал Кейдин. — Ничего не изменилось,

за исключением того, что самолет теперь плыл сквозь заполнившую все вокруг массу желтого «эггнога» (коктейль из взбитых яиц с сахаром, ромом или вином. — *Примеч. пер.*).

Они мгновенно оказались в метеоусловиях полета по приборам (ПМУ), но, посмотрев на приборную панель, пилоты обалдели. «Лоран» (радионавигационная система дальнего действия. — *Примеч. пер.*) не функционировала, стрелка магнитного компаса качалась влево-вправо, потом бешено завращалась, гироскопическое устройство, создававшее авиагоризонт, не работало, барахлили даже датчики скорости и количества подаваемого топлива. «Наше сложное навигационное устройство несколько раз мигнуло и после этого при каждом наборе выдавало 8888888. Потом отказало и радио!» — завершает картину внезапного и полного приборного хаоса Кейдин.

При этом находившиеся на борту с удивлением обнаружили, что через гидросамолет сквозь туман тянется своеобразная «зрительная труба», через которую вверху было видно пятнышко неба, а внизу кусочек океана. Пилоты продолжали вести самолет в западном направлении, как они полагали, ориентируясь на самую светлую часть смутно видневшегося горизонта. Единственной системой, продолжавшей работать, был указатель поворота и скольжения, который «действует подобно морскому льву, удерживающему мяч на своем носу, и функционирует без внешнего питания».

Полет в тумане продолжался больше трех часов. Они снизились к воде футов до двадцати — тридцати — туман никуда не делся. Потом поднялись на восемь тысяч футов и остались в том же самом «эггноге». Приблизительно за полтора часа полета до Джексонвилла желтое небо вдруг кончилось, и летающая лодка оказалась в чистом, прозрачном воздухе. Оглянувшись назад, пилоты не увидели и следов тумана. Они соверши-

ли широкий разворот, чтобы получше осмотреться, но «все небо позади было ясным, насколько хватало глаз. То, что обволакивало нас столько времени, исчезло».

Все электронное оборудование опять пришло в себя, радио ожило, и, связавшись с авиационной базой в Джексонвилле, члены экипажа «Каталины» проделали оставшийся путь без трудностей и благополучно зашли на посадку. Они уцелели в столкновении с электронным туманом только потому, что были пилотами высокого класса и вели самолет, сменяя друг друга.

Описание Мартина Кейдина странных атмосферных условий, в которых проходил полет, соответствует природе электронного тумана, только он не пользуется этим термином. «Единственное объяснение, которое, кажется, имеет смысл, это то, что летающая лодка “Каталина” попала в зону или подверглась воздействию сильного электромагнитного поля, которое парализовало приборы и “оглоушило” электронное оборудование, — заключает он и добавляет: — Пилот, попавший в этот “коктейль”, не имея опыта полета по элементарным приборам и лишившись внешней связи, почти наверняка потеряет управление и упадет в океан».

Гернона поразили сходства в обстоятельствах полета «Каталины» и его собственного пребывания в электронном тумане. В первый раз его электронные приборы тоже вышли из строя; когда он выбрался из тумана и оглянулся, тумана также нигде не было видно, а во второй раз Гернон тоже заметил открытое пространство в тумане прямо под самолетом. Именно после прочтения описания полета Кейдина Брюс пришел к заключению, что электронный туман пристает к самолетам.

Возникает иллюзия, что он тянется на много миль. Но, как открыл Гернон, на самом деле это локализованный туман, который может распространяться только на четверть мили и прилипает к самолету.

Часть II

За туманом



Что там еще в треугольнике?

Тому, кто ищет заметки о загадочных происшествиях в Бермудском треугольнике за последние годы, нужно только прогуляться до ближайшей бакалейной лавки — продающиеся там бульварные газеты не дают забыть эту тему. Озабоченные больше сенсационностью, нежели точностью информации, таблоиды признают Бермудский треугольник подходящим материалом, который хорошо «кушают» читатели.

Ознакомимся со статьями, которые были опубликованы в «Weekly World News». Итак, 6 ноября 2001 года, месяц с лишним спустя после того, как в здание издательской компании («Америкэн Медиа». — *Примеч. пер.*), публикующей его выпуски, был прислан первый конверт со спорами сибирской язвы, таблоид предложил три истории, связанные с Дьявольским треугольником.

Одна из них посвящена маленькой немецкой девочке, которая родилась во время плавания через треугольник. Согласно психотерапевту доктору Гюнтеру Бейлю, пятилетняя Мина способна телепатически передвигать маленькие предметы и читать мысли находящихся рядом с ней людей. Ее близкие связывают

такие способности ребенка с местом его рождения. Как утверждается, девочка появилась в тот промежуток времени в сорок пять минут, когда все, кто находился на корабле, почувствовали себя дезориентированными и охваченными замешательством и тревогой. То есть предполагается, что, когда Мина рождалась, треугольник оказывал свое таинственное воздействие. Однако просто сам факт рождения ребенка в океане вполне мог вызвать у находящихся на борту если и не дезориентацию, то растерянность и беспокойство. Другие сообщения в «Weekly World News» кажутся еще более сомнительными.

Тени в океане

Взять историю Шеннон Брейси, сорокадвухлетней медсестры из Новой Зеландии, которая будто бы встретила лицом к лицу с призраками летчиков и моряков, блуждающих где-то между небом и океаном в Дьявольском треугольнике. Она совершала путешествие на шлюпе в одиночку из Крайстчерча в Новой Зеландии через Тихий океан к Бермудским островам и находилась на последнем отрезке плавания, когда, заходя в бортовой журнал свои координаты в полдень, вдруг увидела, как судно начал обступать туман. В течение пары минут все кругом стало абсолютно белым.

«Внезапно я перестала находиться у себя на палубе, — рассказывает мореплавательница. — Я как будто оказалась в глухой, зловещей пустоте. Потом появились они. Я увидела мужчин в морской одежде и униформе с крылышками на летных куртках, а также других мужчин и женщин и даже маленьких детей. Все они проплывали мимо меня безжизненными тенями с выражением муки и глубокой скорби на лицах».

Женщина взмолилась о помощи, прося Бога спасти ее, и обнаружила себя опять в кубрике шлюпа.

Только теперь было около полуночи — она потеряла двенадцать часов. «Люди потом говорили мне, что это был просто кошмарный сон, но я так не думаю», — говорит Шеннон в завершение своей истории, которая впервые была опубликована в австралийском журнале «*World Adventures Magazine*».

Неумирающий капитан

Другой, еще менее правдоподобный случай связан с капитаном Барни Спунером, водившим траулер «Матильда II». После того как он, судя по всем признакам, испытал сердечный приступ и умер, его жена и дети решили выполнить его давно высказываемое пожелание быть похороненным в море. Они завернули тело в одеяло, привязали якорь и опустили за борт. Но, как сообщается, через три дня, посрамив самого Гудини, Спунер объявился живым. Родственники и члены команды «Матильды II» заметили его плавающим вблизи судна, и один из сыновей втащил его на борт корабельной шлюпки.

«Ни у кого не было никаких сомнений, что отец умер, — утверждал восемнадцатилетний Джонатан. — У него не билось сердце, не прощупывался пульс и отсутствовало дыхание».

Спунер поведал, что он очнулся в таинственном, чужом мире. «Я увидел их всех, — рассказывал он, — все те корабли и самолеты, которые были проглочены Дьявольским треугольником. Я видел исчезнувшие суда — “Сайклопс”, “Марин Сэлфер Куин”, “Райфу-ку Мару” и “Вичкрафт”. И самолеты — пять “Авенджеров”, “Стар Тайгер” и много других. Они были повсюду... И я видел лица всех людей, которые пропали. Они следовали мимо меня как в замедленном

фильме, их лица ничего не выражали. Это были просто образы, застывшие во времени...»

В двух последних историях мы встречаемся с некой реальностью, в которой Бермудский треугольник предстает своего рода аналогом мифического подземного мира, печальным обиталищем потерянных, неприкаянных душ, лишь бледных отражений прежних людей. Текущий через Бермудский треугольник Гольфстрим здесь наводит на мысли об Ахероне, «реке скорби», Коките, «реке плача» в Аиде, царстве мертвых у древних греков. Ученые, конечно, могут отрицать какую-либо связь между реально существующей областью и той, что ассоциируется с мифологией, тем не менее Бермудский треугольник существует одновременно и в нашем физическом мире и в каком-то еще. Это зона, где происходят необъяснимые, экстраординарные вещи; это популярная легенда и это архетип, образ из нашего коллективного бессознательно, который существует уже сам по себе. Как бы подтверждая такой поворот, «*Weekly World News*» замечает, что статьи о Бермудском треугольнике были опубликованы в ответ на просьбы читателей писать больше об этом загадочном районе.

«Патнамский параллелограмм»

Одна из самых невероятных историй, имеющих отношение к Бермудскому треугольнику, появилась в Интернете в 2002 году. Она называлась «Патнамский параллелограмм: ответ Айовы Бермудскому треугольнику?» Автор подписался как доктор Леонид Розенвейтц.

История рассказывала о некоем районе в сельскохозяйственной области округа Файет, вблизи города

Патнам, который получил название «Патнамский параллелограмм». Согласно Розенвейтцу, «этот район занимает пугающее и почти не укладывающееся в голове место в списке необъяснимых тайн штата Айова. С 1945 года там исчезли буквально без следа более восьми десятков фермерских транспортных средств, автомобилей, грузовиков и небольших самолетов. Только за последние двадцать шесть лет пропало больше семисот людей, при этом не было обнаружено ни одного трупа или фрагмента обломков».

Но не спешите разыскивать город Патнам в Айове на карте или отправляться на изучение загадочного «параллелограмма» в округ Файет. Вся эта история — мистификация, которая изначально являлась сюжетом для игры. Однако она очень быстро зажила собственной жизнью в Интернете, вызвав интерес не у одного исследователя аномальных явлений. Эта «новость» перекочевала на другие веб-сайты и лишь по прошествии некоторого времени была разоблачена, подобно грубо сработанным «кругам на полях».

Хрустальный шар доктора Брауна

Теперь познакомимся с доктором Реем Брауном и его хрустальным шаром. В 1970 году Браун вроде бы обнаружил пирамиду, которая не только была в удивительно хорошем состоянии, но и светилась изнутри. Эта малоправдоподобная история неоднократно появлялась в журналах и книгах об Атлантиде и о тайнах неведомого, а теперь с последней информацией о Брауне и шаре можно познакомиться в Интернете, благодаря которому история проложила себе дорогу в двадцать первый век.

Ныряя с аквалангами у островов Берри в Багамском архипелаге, Браун, по его утверждениям, наткнулся на пирамидальное строение, отделанное гладким как зеркало камнем. Заплыв внутрь через открытый вход, он обнаружил, что внутри нет ни кораллов, ни водорослей и все залито светом из неизвестного источника. В центре Браун увидел скульптуру в виде человеческих рук, держащих хрустальную сферу диаметром четыре дюйма, над которой висел медный стержень с красным самоцветом на конце. Он говорит, что вытащил шар и забрал его с собой.

Хрустальный предмет будто бы обладает некой таинственной силой. Его окружают холодные и теплые слои воздуха, и рядом с ним ощущается легкий прохладный ветерок. Другие очевидцы видели слабое свечение, слышали голоса или испытывали трепет, когда смотрели на него.

История Брауна больше походит на сон или фантазию, чем на описание реальных событий. Занимаясь дайвингом на Карибских островах, обнаружить прекрасно сохранившуюся пирамиду, которой двенадцать тысяч лет, — такое даже вообразить трудно. Тем не менее история прижилась.

Доктор Корнелиус ван Дорп говорит, что знал Рея Брауна, держал в руках его хрустальный шар и видел внутри него, в туманной мгле, пирамиды. В своей автобиографической повести «В поисках пернатого змея» ван Дорп рассказывает о том, как он работал доктором в Антарктике и путешествовал по Латинской Америке. Прежде чем отправиться в это путешествие, ван Дорп проследил судьбу хрустальной сферы из подводной пирамиды Брауна. Он выяснил, что Рей Браун скончался год назад и теперь шаром владеет человек, которого он называет Мерлином. Ван Дорп

встретился с Мерлином в Корнвилле, штат Аризона, не будучи уверенным, что это тот же самый шар, но потом разглядел внутри него смутные пирамиды.

Таким образом, если верить ван Дорпу, загадочным артефактом из Атлантиды, добытом в Бермудском треугольнике, теперь владеет человек, именуемый Мерлином, который живет в Корнвилле в Аризоне. Ученых разумеется, подобные свидетельства не впечатляют, реакция может последовать, только когда будет предъявлен сам артефакт.

Пропавшая команда

Сравним эти истории с еще одной, которая была помещена 16 июля 1997 года в лондонской «Таймс», газете, не замеченной в публикациях нелепых слухов или заведомых домыслов.

В первых числах июля этого года фрегат британских ВМС «Лондон» наткнулся в двухстах семидесяти пяти милях от Бермудских островов на брошенный парусник. «Он выглядел очень странно, — говорит командир корабля Иан Гринлиз. — Парусов не было, с борта свешивались швартовы. Не получив ответа на наши сигналы, мы отправили группу для осмотра».

Офицеры поднялись на борт судна, оказавшегося пятидесятифутовым немецким кечем (двухмачтовое парусное судно вместимостью 100—250 тонн. — *Примеч. пер.*) с названием «Рут», и увидели в каюте одежду на койке, переполненную пепельницу и раскрытую книгу, так будто кто-то вышел только пять минут назад. Но в холодильнике оказалась испортившаяся пища, и Гринлиз, связавшись с испанскими властями, выяснил, что немецкие владельцы кеча Ральф Шил-

линг и его супруга отплыли с Канарских островов на запад в сентябре 1996 года.

Команда осуществила приборку парусника, который, судя по всему, дрейфовал уже десять месяцев, и произвела незначительные починки в целом совершенно годного к морской службе судна. Когда ремонт был окончен, британские военные моряки повели «Рут» к Пуэрто-Рико. Но прошло немного времени, и Бермудский треугольник взялся за новую команду. Начались штормы, навигационное оборудование и машины вышли из строя. Используя паруса, экипаж упорно продолжал следовать вперед. Затем, как говорится в статье «Таймс», «за пределами Бермудского треугольника оборудование снова заработало, и команда благополучно прибыла на Пуэрто-Рико, воссоединившись с «Лондоном» 12 июля».

Однако история на этом не заканчивается. В том же месяце журналисты выяснили, что Шиллинги живут в Германии, в Дюссельдорфе. Отправившись в путешествие из Европы, они по пути посетили своих друзей на Канарах, в это время кеч исчез со стоянки. В принципе могло случиться, что он отвязался и его десять месяцев носило по Атлантике, но сомнительно, чтобы судно избежало штормов и больших волн, которые бы, конечно, перевернули и пепельницу, и все остальное в каюте.

Возможно, «Рут» украли. Но что в таком случае стало с командой похитителей?

Все есть мистификации и обман?

Так как же относиться ко всем этим историям? Может, они просто плоды творчества сочинителей, которые интриге сюжета отдают предпочтение перед точностью? Возможно, так и есть, особенно в случае

публикаций некоторых бульварных газет. И самым легким будет просто отметить все сообщения, не укладывающиеся в устоявшиеся представления, как выдумки. Однако Брюс Гернон, прочитав эти истории в «Weekly World News», заметил, что некоторые таблоиды поместили статью о его собственном воздушном приключении. При этом никто из «Weekly World News» никогда не брал у него интервью, но изложение было совершенно верным, точно таким же, как он рассказал кому-то три десятилетия тому назад.

Вывод таков, что при всех возможных мистификациях и несмотря на безапелляционные утверждения скептиков, не задумываясь отвергающих все публикации о загадочном, время от времени в Бермудском треугольнике происходит такое, что невозможно объяснить. Как правило, все случается так быстро, что нет времени послать сигнал бедствия, поэтому нет и объяснений происшедшему. Самолеты просто пропадают с экранов радаров, а корабли исчезают в волнах, часто в ясную погоду.

Как заметил Ханс Грабер, океанограф из университета Майами: «Наука в состоянии раскрыть причину некоторых вещей, которые имеют место в Бермудском треугольнике. При этом там все равно остается некоторая тайна, случаются таинственные происшествия, которые не под силу раскрыть даже науке».

1 Электромагнитное притяжение НЛО

Согласно одной версии, Бермудский треугольник — это портал для инопланетных космических кораблей, прибывающих из дальнего космоса, подводная база, место появления летательных аппаратов пришельцев. Это зона, где НЛО могут поднять из воды судно или дезинтегрировать слишком приблизившийся самолет. Большинство легенд часто содержат в своей основе зерно истины. В случае Бермудского треугольника эта истина может показаться менее правдоподобной, чем сам миф.

В январе 1971 года, через месяц после пролета Брюса Гернона через тоннель в облаке и электронный туман, он столкнулся в воздухе с неизвестным аппаратом, и этот близкий контакт чуть не закончился трагически.

— Был ясный, без единого облачка вечер, — вспоминает Гернон, — тихий, чудесный для полета вечер. Моя девушка никогда прежде не летала на маленьком самолете по вечерам и решила отправиться со мной. Примерно в 21:00 мы вылетели из Палм-Бич и направились на юг вдоль Флоридского побережья. Я начал набирать высоту, чтобы было лучше любоваться морем городских огней, и поднялся на десять тысяч футов, потом выровнялся и плавно ускорился до мед-

ленной крейсерской скорости. Над международным аэропортом Майами мы, продолжая наслаждаться захватывающим зрелищем мерцающей мозаики огней внизу, взяли направление на восток. Под нами проплыл Майами-Бич, через несколько миль городские огни остались позади, и на нас безбрежной черной бездной надвинулся океан...

Гернон приближался к тому же самому району, где он вылетел из вихревого тоннеля, когда заметил на юго-востоке какой-то оранжевый свет размером крупнее звезды. Объект находился над самым горизонтом и как будто медленно перемещался, потом вдруг, к изумлению, начал увеличиваться. Он двигался прямо к ним с огромной скоростью, обретая дискообразные очертания.

— Через десять секунд он был прямо перед нами и оказался огромным. Диск достигал больше ста ярдов в ширину и тридцать ярдов в толщину. Он был ярко-желтого, янтарного цвета и заполнил все ветровое стекло, продолжая приближаться. Объект казался металлическим, раза в три больше «Боинга-747», и стало ясно, что нам несдобровать.

Перед самым столкновением Гернон как мог круче сделал вираж влево.

— На самом деле я подумал, что при такой близости к объекту у нас уже нет шансов избежать столкновения.

Совершив поворот, он оглянулся, ожидая увидеть НЛО,двигающийся в западном направлении, но, к своему изумлению, ничего не увидел — объект исчез. Гернон предположил, что он мог устремиться в небо, но вести его розыски не стал.

— Мы были рады, что просто остались живыми, — признается пилот.

Испытывая потрясение от пережитого, они без промедлений вернулись в аэропорт Палм-Бич.

Наблюдения НЛО

В хронике происшествий в Бермудском треугольнике ни счесть сообщений о замеченных там неопознанных летающих объектах. В своей очень популярной книге 1974 года «Бермудский треугольник» Чарлз Берлиц написал, что «ни один исследователь событий в Бермудском треугольнике не может избежать необходимости разбираться с фактом наблюдений там НЛО (неопознанных летающих объектов)». При этом особенно важным представляется вопрос, который продолжает ожидать своего ответа: пропадающие в треугольнике суда и самолеты исчезают в глубинах Атлантики или растворяются в воздухе?

Берлиц и некоторые другие авторы книг по Бермудскому треугольнику предполагают, что НЛО могут являться причиной многих необъяснимых исчезновений кораблей. Берлиц цитирует М. К. Джессупа, выпустившего книгу «Аргументы за НЛО», который написал, что объяснить, куда делись некоторые из самых известных из числа пропавших судов, было «почти невозможно, кроме как вверх... Что-то действующее сверху с большой силой, решительностью и внезапностью...».

Однако не только сверху, но, похоже, и снизу. Берлиц писал, что НЛО были замечены не только в небе, но и под водой, что наводит на мысль о подводной базе в Бермудском треугольнике. Очевидцы, такие как капитан Дэн Дельмонико, который в 1973 году сообщил о двух замеченных им подводных НЛО, могут заверить, что эти объекты не были субмаринами. Тайна треугольника становится все более интригующей.

Однако на интернет-сайте (www.waterufo.net) среди сотен сообщений о подводных НЛО с конца 1970-х Карибский регион фигурирует относительно редко. Если подводная база неопознанных объектов действительно существовала в Бермудском треугольнике, то она могла быть передислоцирована в Северную Атлантику или к побережью Италии, в две области, откуда сообщения о наблюдениях подводных НЛО поступают в большом количестве.

Хотя Гернон предпочитает дистанцироваться от тех, кто с энтузиазмом занимается изучением неопознанных летающих объектов или утверждает, что был похищен пришельцами, он с готовностью признает, что наблюдал НЛО в разных ситуациях около двадцати раз. Гернон видел их и когда находился в полете, и когда уверенно стоял на твердой земле.

Он и его жена Линн 30 декабря 1974 года, а также другие пассажиры реактивного коммерческого самолета в течение нескольких минут наблюдали большой неопознанный объект янтарного цвета.

— Наш самолет начал снижаться, готовясь приземлиться в международном аэропорту Палм-Бич, и находился примерно в пятидесяти милях севернее, над городом Стюарт. Он шел где-то на высоте шести тысяч футов, пролетев мили три в глубь побережья, когда мы заметили НЛО, — рассказывает Гернон. — Было 19:25, я смотрел на восток, в сторону океана, когда огромный дискообразный объект появился на высоте трех тысяч футсв. Он летел на небольшом расстоянии от берега и направлялся на юг. Диск походил на тот НЛО, с которым я едва не столкнулся четыре-мя годами ранее. Он был такого же цвета и как будто светился изнутри, выглядя как металлический. На

верхней его части я рассмотрел округлую выпуклость, похожую на пилотскую кабину.

Прежде чем он исчез из вида, Гернон сумел сделать несколько фотоснимков неопознанного объекта, двигавшегося сначала медленнее самолета, который постепенно обогнал его. Хотя он находился в удалении и смотрелся как-то неясно на фоне темного неба, было видно, что это корабль овальной формы с куполом наверху.

Гернон отметил, что в том районе не было гроз, а видимость достигала десяти миль при отдельных кучевых облаках между двумя тысячами и четырьмя тысячами футов.

— Он исчез в облаках, но какое-то время мы еще могли видеть его пробивавшееся наружу янтарное свечение, — вспоминает пилот.

На следующий вечер, предвидя новое появление НЛО, он вместе с Линн отправился на побережье, прихватив с собой бинокль. На этот раз они увидели целую группу неопознанных летающих объектов. Погода стояла ясная, без единого облака, видимость превышала десять миль, когда со стороны городка Дилрей-Бич появился НЛО в форме диска.

Они наблюдали за ним секунд десять, пока объект не исчез из вида в южном направлении. Тут же с севера появился второй, идентичный первому, также пронесшийся с севера на юг на огромной скорости, затем третий, проследовавший тем же маршрутом, четвертый и пятый диски. Рассматривая их в бинокль, Гернон убедился, что они идентичны по форме и цвету тому, что он видел в полете предыдущим вечером.

Последний объект летел ближе к побережью, приблизительно милях в десяти, на такой же высокой скорости, как и остальные.

— Достигнув ближайшей к нам точки траектории, он, не меняя скорости, сделал поворот по прямой на 90 градусов на запад, — рассказывает Гернон. — Диск держался на высоте примерно две тысячи футов и через несколько секунд прошел в полумиле от нас. Достигнув суши, он блеснул несколько раз голубым огнем и исчез.

Несмотря на то что сам почти столкнулся с НЛО и столько раз наблюдал их, Брюс не верит, что они являются физически существующими инопланетными летательными аппаратами. Он полагает, что это, должно быть, какое-то неизвестное атмосферное явление, которое связано с электромагнитной энергией, замечая:

— Трудно поверить, что НЛО, в который я чуть не врезался, мог совершить такой резкий поворот и при этом иметь экипаж внутри. Возникшая перегрузка раздавила бы любое живое существо.

Предполагая, что такой аппарат может быть беспилотным и дистанционно управляемым, Гернон вместе с тем допускает и другое объяснение:

— Я не убежден, что так называемые летающие тарелки, которые я видел, управляются пришельцами. Люди уверены, что они действительно сталкивались с пришельцами, я же склонен думать, что такие ситуации связаны со своего рода нашим коллективным мысленным образом космических пришельцев, который выплывает из подсознания. В действительности эти люди просто видели яркие сны либо имели галлюцинации наяву.

НЛО и электромагнитная энергия

Есть основания предполагать, что неопознанные летающие объекты как-то связаны с электромагнитной энергией. Согласно одной теории, двигательные системы НЛО основаны на использовании данной энергии. По этой причине те, кто переживает близкие контакты, иногда физически испытывают воздействие этой энергии, окружающей летательный аппарат. Но может ли быть наоборот? То есть возможно ли, что это электромагнитные поля порождают НЛО, а не НЛО испускают электромагнитную энергию?

Как бы странно это ни звучало, такая точка зрения завоевывает все больший интерес и располагает к серьезному ее рассмотрению. Ученый Альберт Бадден, который исследовал, как влияет на человека электромагнитная энергия, развил идею Гернона. Бадден полагает, что наблюдения НЛО и даже похищения пришельцами связаны с воздействием электромагнитной энергии.

Хотя он не занимался исследованием феномена Бермудского треугольника, его описание электрической дымки как будто подтверждает правильность концепции электронного тумана. Бадден называет эту дымку неустановленным атмосферным явлением и считает, что она возникает при высвобождении из-под воды электромагнитной энергии. Его теория также позволяет объяснить наблюдения неопознанных летающих объектов в Бермудском треугольнике и других местах. В своей книге «Электрические НЛО» Бадден утверждает, что электрическая дымка воздействует на людей по-разному. Те, кто особенно подвержен воздействию электромагнитных полей, делаются растерянными и склонными к галлюцинациям, в чис-

ле которых могут быть и НЛО и даже «похищение пришельцами».

Хотя гипотеза Баддена не популярна среди большинства уфологов и выглядит как подновленная версия прежнего объяснения НЛО выходом болотного газа или видом Венеры, эксперименты канадского специалиста в области физиологии мозга доктора Майкла Персингера как будто подтверждают некоторые утверждения Баддена. Проведя более семисот лабораторных тестов на добровольцах, Персингер установил, что электромагнитные поля могут возбуждать височную долю мозга, вызывая измененное состояние сознания и «переживание видений».

Он опубликовал работу под названием «Теория тектонических напряжений как объяснение феномена НЛО», в которой утверждает, что во время землетрясений изменения в электромагнитном поле могут порождать загадочное свечение в небе. Наблюдатель, особенно подверженный воздействию электромагнитной энергии, легко может принять такие световые проявления за инопланетных пришельцев, заявляет Персингер.

Если применить эту теорию к Бермудскому треугольнику, то получается, что загадочный туман, который прилипает к самолету, и отказ электронной аппаратуры — это явления, вызванные излучением электромагнитной энергии. Согласно Персингеру, эта энергия также может вызывать видения, галлюцинации, такие как НЛО. Такое случается, конечно, не каждый день даже в Бермудском треугольнике, а, как предполагает Персингер, только когда происходит сдвиг тектонических плит.

Тектонические, или литосферные, плиты «плавают» на жидком ядре Земли, почти таком же горячем,

как солнце, и находятся в постоянном медленном движении. Следствием этих сдвигов становятся землетрясения и выход электромагнитной энергии. Данному процессу способствуют мощные солнечные бури, когда вспышки на Солнце бомбардируют Землю облаками заряженных частиц с сильными электромагнитными полями.

Хорошо известно, что геомагнитные возмущения, вызываемые сдвигом тектонических плит и солнечными бурями, могут воздействовать на электромеханические системы, как это замечено по приборным панелям самолетов. И поскольку человеческий мозг — это биологический электромагнитный процессор, можно уверенно предположить, что эти возмущения воздействуют и на электробиологические системы — другими словами, на людей и животных. Перемещения магнитных полей могут вызывать изменение не только нашего настроения и поведения, но также и нашего восприятия. Руководствуясь этой концепцией, Персингер предполагает, что неопознанные летающие объекты являются галлюцинациями, которые видят те, кто особенно чувствителен к энергетическим полям.

Как ни притягательна такая концепция своим упрощением, списанием всех явлений НЛО на счет простых видений, этот вопрос требует более широкого толкования. Нельзя исключить, что некоторые неопознанные объекты и являются галлюцинациями, но многие другие все же реальны. В случае последних электромагнитные поля, возможно, способствуют видению летающих кораблей в других измерениях, которые иначе невидимы. Корабль, который перемещается из одного измерения в другое, может казаться совершающим странные, «немыслимые» движения, а также неожиданно исчезать и появляться.

Такая гипотеза подводит нас к вопросу о путешествии во времени и его связи с электромагнитными полями. Могут ли неопознанные летающие объекты являться причиной искажения времени и помрачения ума, которые переживают пилоты в Бермудском треугольнике? Или способны ли сильные энергетические поля приводить к реальному скольжению по времени? Поговорим об этом подробнее в следующей главе.



В зазеркалье

Как-то наш пилот описывал свой полет в центр мощного грозового шторма, формировавшегося вблизи острова Андрос, одному сотруднику метеорологической службы. Тот, явно захваченный его историей, внимательно слушал и кивал. По всей видимости, ему все было понятно: и отказ электронной аппаратуры, и возникшее ощущение невесомости, и пролет через тоннель в грозовом облаке, и даже загадочный туман, который не был виден на экране радара. Всему этому он мог дать метеорологические объяснения.

Но когда Брюс Гернон рассказал, что случилось потом, метеоролог перестал кивать. Это явление он не знал, как объяснить.

— Оказалось, что мы вышли из грозы не в девяноста милях от Майами, как должны были, а прямо над Майами-Бич. Каким-то образом мы проскочили девяносто миль пространства.

Метеоролог пробормотал что-то о возможности неправильной интерпретации данных и начал перекладывать какие-то бумаги на своем столе. Было очевидно, что Гернон больше не владеет «аудиторией».

Ведь известно, что путешествие во времени — это уже научная фантастика, а не атмосферное явление и имеет к метеорологии примерно такое же отношение, как метеор.

Для большинства людей, как ученых, так и не ученых, идея перемещения во времени только таковой и остается, и идеей абсолютно не реальной. В подтверждение они приводят такие «неувязки»: если такие путешествия станут научным фактом в будущем, где же тогда временные путешественники? И если вы сможете переместиться назад по времени и убьете свою мать, то как вы тогда сможете существовать?

Трудные вопросы. Возможные ответы: путешественники по времени могут быть здесь, только мы об этом не знаем, потому что они не проявляют себя либо мы принимаем их не за тех. Может быть, НЛО — корабли из нашего будущего? Что касается второго парадокса, то наука сама предлагает возможный ответ. Речь идет о так называемой теории множественных миров в квантовой механике. Ее суть в том, что вся Вселенная существует в бесчисленном множестве отдельных версий, постоянно создавая альтернативные вселенные с самыми незначительными отличиями. Когда вы сдвигаетесь назад по времени, ваше появление там меняет мир. Это уже не та Вселенная, из которой вы явились, так как в той вы не перемещались во времени. Таким образом, одновременно в одном и том же пространстве существуют миллиарды миллиардов вселенных.

Но разрешение этого парадокса, понятно, еще не означает, что путешествия во времени возможны. Если Гернон действительно сместился во временной линии, то хотелось бы понять, как ему это удалось. Что означает его продвижение по времени вперед на тридцать минут?

Один из возможных ответов — электромагнитная энергия высокого уровня способна искривлять время. Прежде чем мы начнем глубже разбираться с тем, как это может происходить, давайте познакомимся с другим пилотом, переживавшим временные сдвиги.

Искривление времени номер два

Джон Р. Хок, наверное, единственный пилот, который испытал феномен искривления времени дважды. Он служил в британских военно-воздушных силах и летал над всеми океанами мира, а также был инструктором по высшему пилотажу на сверхзвуковом турбореактивном истребителе-перехватчике «Лайтнинг». Крупный, атлетически сложенный мужчина, Хок одно время был чемпионом королевских ВВС по боксу в тяжелом весе.

Он мог летать на чем угодно и участвовал во многих авиашоу вместе с летчиком-писателем Мартином Кейдином, с которым они стали лучшими друзьями. Кейдин написал о двух полетах Хока, связанных с искажением времени, в своей книге «Призраки в воздухе». Он не указывает даты — то ли потому, что Хок их ему не сообщил, то ли все просто были для него неважны — и не приводит сведения о самолетах и подробности полетов. Судя по другим источникам, все происходило в 1960-х. Оба пилота ныне в ином мире, поэтому уточнить, что тогда произошло, не представляется возможным. Во всяком случае, если Кейдин и сомневался в достоверности рассказов Хока, он никак этого не обнаруживает в своих комментариях.

Первый «скачок во времени» случился, когда Хок летел на «Райли Дав» («Riley Dove», легкий двухдвигательный поршневого транспортный самолет «D.H.104

Dove» английской фирмы «Де-Хэвилленд», позднее фирма «Хокер Сиддли». — *Примеч. пер.*) из Майами на Бермудские острова. Примерно на полпути к месту назначения его окружила полупрозрачная желтая дымка, и он перестал видеть и горизонт, и океан. Можно предположить, что эта дымка была похожа на электронный туман, с которым сталкивался Гернон. Хок был опытным пилотом и не сомневался, что доведет самолет до Бермуд, ориентируясь по приборам. Но, пролетев три часа, приблизительное время полета до Бермудских островов, он продолжал находиться в дымке и не мог видеть ни суши, ни воды.

Летчик продолжал лететь вперед еще пять часов, пока наконец не вырвался в прозрачный воздух. Когда его глаза привыкли к яркому солнечному свету, он с изумлением увидел Бермуды прямо перед собой. Связавшись с диспетчерским пунктом аэродрома, Хок совершил благополучную посадку. Полет занял у него на пять часов больше, чем ожидалось, но это было еще не все.

После приземления Хок решил дозаправить самолет: после столь продолжительного полета баки должны были почти опустеть. И, пораженный, обнаружил, что в них еще почти сотня галлонов бензина. Это было как раз столько, сколько, по его оценке, должно было остаться при запланированном полете, но ведь он летел лишних пять часов, и двигатели должны были израсходовать все дополнительное топливо.

Гернон закончил полет с десятью оставшимися сверх нормы галлонами бензина и приземлился на полчаса раньше. Переместился ли Хок назад во времени, а Гернон немного вперед?

Хок сказал, что не может объяснить, как оказалось, что он не сжег это топливо:

— Эти чертовы моторы молотили целых пять лишних часов и, судя по топливу в баках, которые я сам лично проверил после приземления, за все это время не потребили ни капли!

Как вышло, что Хок летел пять часов, при этом совсем не расходуя бензин? Это могло бы случиться, если пять часов прошли только для пилота, но не для самолета. Когда он попал в электронный туман, время, видимо, искривилось для него, и, хотя он находился внутри тумана восемь часов, самолет, похоже, был в нем только три часа. Это звучит бессмысленно, если не принять во внимание тот факт, что Хок мог попасть в петлю времени. Прошло пять часов летного времени сверх запланированного, но, выбравшись из тумана, он вернулся в более раннюю точку, где самолет пролетел только три часа.

Гернон находился в тумане лишь несколько минут, но преодолел за это время огромное расстояние, Хок же находился в тумане значительно дольше, но пролетел немного. Поэтому можно констатировать, что для Хока время изменилось в обратном направлении, чем для Гернона, — два случая разных форм пространственно-временного искривления.

Скачок вперед

Пожалуй, наиболее удивительным из числа засвидетельствованных историй об искривлении времени в полете является второе такое приключение Хока. Он перегонял двухмоторный «Пайпер-Ацтек» из Форт-Лодердейла на Бермудские острова, предвкушая обычное легкое путешествие.

— Это было для меня все равно что перепрыгнуть ручей или лужу, — говорил он позднее.

Согласно метеосводке, между четырьмя тысячами и восемью тысячами футов его ожидали тучные кучевые облака, а если бы он захотел подняться выше, то на одиннадцати тысячах футов поймал бы попутный ветер.

Используя словечки из летного жаргона, Хок описал то, что с ним произошло.

— Я шел на автопилоте. Все было в ажуре. Я пересекал эту «лужу» уже не одну сотню раз и чувствовал себя как в кресле дома. Все было просто чудесно, пока я не осознал, что смотрю во все глаза на магнитный компас. Смотреть-то я смотрел, но ничего не видел.

Картушка компаса вращалась так быстро, что ни буквы, ни цифры нельзя была различить. Тут пилот начал испытывать головокружение, а также ощутил потерю чувства равновесия и затемнение периферийного зрения.

— Я привык к частичному ослеплению, когда из-за высокой перегрузки затеняется боковое видение, — вспоминал Хок. — Но в тот раз никакой перегрузки не было, я же чувствовал, что вот-вот потеряю сознание.

Дальше сказался его опыт. Он уже летел на автопилоте, но этого было недостаточно, и Хок отодвинул свое сиденье насколько мог дальше назад. Если он потеряет сознание, то не должен упасть на штурвал и послать самолет в штопор. Тут пилот почувствовал, что теряет силы, и, откинувшись на подголовник, стал смотреть сквозь ветровое стекло. Он видел только кремово-желтый туман — ни облаков, ни воды, ни горизонта, ни синего неба. Прежде чем потерять сознание, Хок успел взглянуть на часы.

— Моя рука словно налилась свинцом, но я запечатлел в уме цифры, и тут же свет померк в моих глазах.

Он очнулся через пятьдесят девять минут. Судя по приборам, самолет продолжал следовать курсом на северо-восток. Теперь стало видно солнце, и Хок убедился, что приборы работали верно. Он чувствовал себя обессиленным, но в целом был в порядке.

— Я взглянул вверх и увидел красивый инверсионный след, — рассказывал пилот. — Просто восхитительный. Сразу же взявшись за рупор, я подал сигнал. Сообщил, что мой самолет ниже, и спросил, где я, черт возьми, нахожусь.

Когда Хок услышал ответ, он сперва не поверил. Оказывалось, что он был в четырехстах милях от той точки, где находился час назад. Максимальная скорость его самолета составляла сто восемьдесят миль в час, но полет проходил на гораздо более медленной, крейсерской скорости. При этом за прошедший час он преодолел более чем двойное расстояние, которое самолет мог бы пролететь за это время. Хок повернул на запад и совершил посадку в Виргинии.

Гернон оценил, что в результате пространственно-временного искривления Хок переместился на час и пятьдесят две минуты и двести двадцать миль вперед за тот час, что он находился в электронном тумане. Конечно, «такого не может быть, потому что не может быть никогда». Однако, когда пилот попадает в электронный туман, время способно искривляться и кажущееся невозможным становится возможным.

Червячные ходы

В романе Герберта Уэллса «Машина времени» главный герой усаживается на сиденье своего аппарата с рычагами управления и указывающими время циферблатами, передвигает рычаг и мгновенно перено-

сится на несколько сотен тысяч лет в будущее. Оказывается, что Англии давным-давно не существует, а землю населяют странные существа, морлоки и элои.

В изданном в 1999 году романе Майкла Кричтона «Линия времени» несколько персонажей были отправлены на машине времени в Средние века. Путешественники по времени перемещались сквозь так называемые червячные ходы и, чтобы пережить этот процесс, должны были быть дезинтегрированы в квантовое облако, элементарные единицы материи уровня субатомных частиц, затем вновь воссозданы в месте назначения во времени и пространстве.

Карл Саган, создавая свой известный роман «Контакт», консультировался по техническим вопросам описания путешествия во времени со своим другом Кипом Торном. Торн, специалист по теории относительности из Калифорнийского технологического института, предложил, чтобы Саган использовал для таких перемещений не черные дыры, а червячные ходы. Он аргументировал это тем, что червячные ходы позволят путешествующему прибыть хоть куда-то, тогда как черная дыра предполагает путешествие только в один конец — в никуда. Идея Торна не только придала сюжету Сагану бóльшую достоверность, но и привела к появлению полудюжины научных работ, посвященных перемещениям во времени.

В последние годы путешествия во времени стали привлекать внимание не только писателей и мистиков, но и ученых. Значительные достижения в области теоретических исследований квантовой гравитации придают этой теории новый импульс. Физики-теоретики теперь говорят, что теория червячных ходов действительно может внести вклад в обоснование идеи путешествия во времени.

Термин червячный ход ввел профессор Принстонского университета Джон Уилер для описания переходных тоннелей сквозь время и пространство. Он описывает их как «мини-черные дыры», которые постоянно раскрываются и закрываются вокруг нас. Другими словами, они существуют ограниченное время.

Червячные ходы — это кратчайшие пути сквозь Вселенную. Масса и гравитация искривляют пространство, поэтому наша Вселенная изогнута. Червячные ходы проходят сквозь искривленную или изогнутую Вселенную так, что движение от одного конца червячного тоннеля до другого проходит по более короткому расстоянию, чем следование по изогнутой поверхности. Например, представим себе, что часть Вселенной имеет форму буквы «U». Чтобы попасть с одной ее вершины на другую, надо сначала спуститься по одной стороне, затем подняться по другой. Червячный же ход приведет нас напрямую поверху «U», по более короткому расстоянию, результатом чего будет скачок через пространство и время.

Теперь вообразим, что на верхушках «U» находятся звезды. Следуя по червячному ходу сквозь «структуру» пространства-времени, мы перенесемся от одной звезды к другой, возможно, быстрее, чем это расстояние пройдет свет, — проделаем путешествие со скоростью больше скорости света. Переход по червячному тоннелю займет, скажем, шесть месяцев. Но, когда вы прибудете к месту назначения, окажется, что прошло десять лет. По существу, получится, что вы попали в будущее.

Червячные ходы бывают и естественными — последствия Большого взрыва — и искусственными, созданными ускорителями частиц. Если бы был найден способ, как стабилизировать и расширять червячные

ходы, контролируемые путешествия по времени стали бы возможны. Впрочем, некоторые исследователи полагают, что природа уже начала показывать эти фокусы, подобно тому как она стала устраивать пожары прежде, чем люди научились управлять огнем.

Магнитные аномалии

Получилось так, что наличие магнитных аномалий в северной части Карибского региона зарегистрировал историк, немец по происхождению. Доктор Михаэль Прейзингер (не путать с доктором Михаэлем Персингером, канадским неврологом, — см. гл. 7) провел в подводных исследованиях в районе Багамских островов шесть месяцев.

Основываясь на историях, которые он услышал от лодочников, отметивших магнитные отклонения от нормы, такие как неверные показания магнитного компаса или вращение его стрелки, он решил исследовать семь мест. Три из них находились рядом с островом Нью-Провиденс — Фиш-Хоутел (группа островов, расположенных кругом относительно плоских коралловых рифов северо-восточнее Нью-Провиденса. — *Примеч. пер.*), Лайфорд-Ки (отмель на северо-западе острова. — *Примеч. пер.*) и Уайт-Хоул («Белая дыра» — кольцообразный песчаный нанос, окруженный различными кораллами к востоку от Нью-Провиденса. — *Примеч. пер.*). Другими местами оказались Лост-Блю-Хоул («Затерянная синяя дыра» — отверстие естественного происхождения в песчаном дне диаметром около 30 метров и глубиной 60 метров. — *Примеч. пер.*) примерно в часе плавания на лодке на восток от Нью-Провиденса, риф Доглег в гряде Флорида-Кис, в часе пути на лодке от Маратона, а также

Санкен-Трейн вблизи острова Эльютера («Затонувший поезд» — железнодорожные колеса и другие обломки поезда времен Гражданской войны в США, соскользнувшего с баржи во время шторма, покоящиеся на глубине 7,5—10,5 метра. — *Примеч. пер.*) и Бимини-Роуд (дорога Бимини, или «Атлантический вал», — загадочные ряды правильно уложенных больших каменных блоков на глубине около 6 метров. — *Примеч. пер.*) у Бимини.

Прейзингер вместе с двумя другими аквалангистами обследовал каждое из этих мест, сверяя показания компасов и пытаясь найти возможные объяснения для магнитных аномалий. Из семи мест в четырех компасы постоянно «чудили».

Скептики заявляют, что неверные показания компасов, связанные с магнитными ненормальностями, невесть какая загадка, но Прейзингер нашел ученых, относящихся к этому иначе. Он связался с несколькими физиками и ознакомил их с результатами своих подводных изысканий.

— Они сообщили мне, что такие магнитно-полевые аномалии могут быть вызваны кратковременным появлением микрочервячных ходов. Других объяснений этим отклонениям они дать не могут, — говорит немецкий историк.

К числу этих ученых принадлежит и Гражина Фосар, физик из Берлина, которая появилась вместе с Прейзингером на одной радиостанции, чтобы обсудить в эфире данное явление.

— Моя собеседница высказала мнение, что единственным разумным объяснением этих загадочных зон отклонений может быть присутствие портала в гиперпространстве, — сообщает Прейзингер.

Профессор Цунь-Мин Гунь, физик из Токио, заметил Прейзингеру, что такие отклонения могут послужить для обнаружения червячных ходов.

— Если теории существования межпространственных связей не полная чушь и могут получить дальнейшее развитие в том направлении, которое я предполагаю, сильная взаимозависимость гравитации и магнитного поля Земли может обусловить метод по их выявлению, — говорит он.

Временные пертурбации

В своей книге «Бури времени» Дженни Рэндлз приводит установленные ею случаи искривления времени и пространства. Как правило, при этом присутствовал необычный, локализованный туман, когда зеленый, когда желтый или белый, а иногда светящийся ночью. Явление, которое Рэндлз именует *бурей времени*, похоже на описанный Герноном электронный туман. При этом также сообщается о непорядках с электричеством, таких как отказы моторов автомобилей, странные шумы, исчезновение или ослабление силы гравитации. Она собирала эти истории по всему миру, но большая их часть относится к Британии и произошла на суше. В некоторых случаях искажения времени имели место на заводах и других предприятиях, создающих электромагнитную энергию.

Автор описывает случай британской семьи Дейзов, которые ехали домой в городок Эйвели в Эссексе, когда натолкнулись на облако светящегося зеленого тумана. Когда они оказались внутри него, автомобильный радиоприемник начал искриться, словно собирался вот-вот загореться, затем последовал тол-

чок и появилось ощущение невесомости, машина как будто поднялась над дорогой. Потом они вдруг оказались ближе к дому, а зеленый туман пропал. К своему изумлению, Дейзы осознали, что потеряли два часа. Встревоженные случившимся и желая узнать, что произошло за это время, они решили подвергнуться регрессивному гипнозу и в результате описали контакт с пришельцами. Член-учредитель Ассоциации научного изучения аномальных явлений Рэндлз присутствовала на одном из этих гипнотических сеансов и первоначально была убеждена в их эффективности. Но потом стала сомневаться во вмешательстве пришельцев.

Она подметила, что на «воспоминания» находящегося под регрессивным гипнозом человека возможно легко воздействовать извне, так что рассказы о контактах с пришельцами могут оказаться неправдой. И с Дейзами, уверена Рэндлз, все так и произошло, на самом же деле они попали в *бурю времени* — возмущения в *пространственно-временной структуре*.


— Гипноз предложил выход из состояния замешательства — известный сюжет похищения «по лучу» НЛО внутри тумана, — считает она. — Такое объяснение устроило очевидцев — оно помогло им справиться с неизвестностью.

Рэндлз убеждена, что на самом деле Дейзы не теряли двух часов, а просто были «катапультированы» вперед во времени, после того как въехали в туман. И пришельцы не имели к этому никакого отношения.

Впрочем, в путешествия во времени поверить так же не просто, как и в вариант с пришельцами. Однако Рэндлз подкрепляет свою точку зрения все новыми аргументами — примерами случаев предполагаемых перемещений по времени. Она признает, что не мо-

жет документально заверить каждый из них и некоторые могут быть неправдой. Существенно, что ее теория прямо отвечает происшествиям в Бермудском треугольнике и за его границами.

Исследовательница предполагает, что временные бури являются естественными возмущениями в атмосфере, которые могут нарушать нормальный ход времени и принимать форму мини-черных дыр. При этом Дженни Рэндлз допускает, что они также могут иметь своей причиной давно проводимые правительством исследования, связанные с электромагнитными полями. Подробнее мы разберем такую возможность в следующей главе.



«Зона-51» всплывает в Бермудском треугольнике

Июнь 2003 года. Сидевший в кабине двухмоторного «Пайпера-Ацтек» Брюс Гернон прильнул к боковому стеклу и вгляделся в спокойные светло-голубые карибские воды. Внизу, в двух тысячах футов, лежала Большая Багамская банка.

— Это было здесь. Вот тут я увидел двояковыпуклое облако, которое положило начало грозovому шторму, — сказал он, вспоминая свой полет, завершившийся смещением во времени, тридцать лет назад.

Гернон беседовал с продюсером и членами съемочной группы, которые готовили документальный фильм о Бермудском треугольнике для телеканала «Дискавери» и направлялись к острову Андрос, где размещается секретная военно-морская база. Легенда о Бермудском треугольнике прекрасно поживает в мире кабельного телевидения, и посвященные ему фильмы появляются каждый год. Брюс летел в каче-

стве второго пилота и имел больше времени, чтобы разговаривать и осматриваться.

— Там внизу, поглядите на воду! Видите? — возбужденно заговорил он, указывая на два белых пятна, которые выглядели как облака на голубой глади океана. — Это белая вода, о которой я вам рассказывал.

Некоторое время назад Гернон сфотографировал на водных просторах у Багам белые области, полагая, что это явление может иметь какое-то отношение к загадочным происшествиям в Бермудском треугольнике. На этот раз он сделал больше снимков, в то время как самолет несколько раз прошел низко над водой. Когда пленка была проявлена, на фотографиях появилось нечто продолговатой формы, напоминающее огромного белого кита. Но последнем снимке Брюса белая вода как будто начинает исчезать.

После этого они полетели к Андросу, самому крупному и наименее населенному острову в Багамском архипелаге и, без сомнений, наиболее загадочному. В считанные минуты они приблизились к его западному побережью, затем пролетели над густым лесом. Внутренняя часть острова осталась малодоступной и неисследованной, настоящим царством неведомого. Андрос даже имеет собственных мифических существ, которые, как считается, обитают под густым лесным сводом.

Чикчарни — подобные эльфам создания ростом около трех футов, по внешнему виду похожие на обезьянок. У них пронзительные красные глаза, трехпалые конечности и хвост, которым они пользуются, чтобы свешиваться с деревьев. Чикчарни живут в лесу и строят себе гнезда, соединяя вместе верхушки двух сосен. Островитяне советуют путешествующим по острову брать с собой цветы или яркие куски материи, чтобы приручить этих проказливых существ.

Согласно легенде, тем, кто проявит уважение к чик-чарни, будет улыбаться удача, у тех же, кто станет над ними насмехаться, отвернется голова! Другое создание, луска, наполовину дракон, наполовину осьминог, предположительно обитает в синих дырах, подводной системе пещер острова, которая соединяет пресноводные озера с океаном. Луска, которая отличается злобным нравом, якобы повинна в гибели аквалангистов, которые утонули, исследуя эти дыры.

Пролетев тридцать пять миль над лесом, они достигли на восточном побережье Андрос-Тауна, наиболее населенного пункта острова. Того, кто ожидает увидеть ведущий кипучую жизнь торговый центр, ожидает разочарование. Для Гернона этот город всегда казался замороженным во времени, ничуть не разрастающимся и не уменьшающимся на протяжении десятилетий. С воздуха Андрос-Таун выглядит мало-заселенным, с домами, отделенными друг от друга участками леса, при этом не видно ни деловой части города, ни каких-либо коммерческих зданий.

Но Гернона и операторскую группу больше интересовал другой пункт — секретная база ВМС США, которая располагается примерно в миле от города и, возможно, связана со странными явлениями в Бермудском треугольнике. Этот объект известен как AUTEC, или Атлантический центр подводных испытаний и оценок. В то время как город по соседству пребывает в застое, база увеличивается год от года, подобно разрастающемуся пригороду.

Они сделали несколько низких кругов над базой, после того как получили разрешение от диспетчерского пункта в Нассау и от Службы управления воздушным движением в Майами.

— Честно говоря, я был удивлен, что нам позволили летать над секретной базой, — признался Гренон.

Он приписал эту удачу их пилоту Стюарту Хенли, пилоту коммерческих авиалиний во втором поколении, ветерану с двадцатипятилетним стажем полетов над Багамами.

Никому не позволяется посещать AUTEC без поручительства кого-нибудь из персонала базы. В начале 1970-х Гернон получил допуск в AUTEC благодаря хорошему другу, который там работал. Так что он уже был знаком с базой.

— Я отметил, что они еще обзавелись огромной вертолетной площадкой, достаточно обширной, чтобы на ней могла приземлиться дюжина военных чопперов (разг. вертолетов. — *Примеч. пер.*) одновременно. Когда мы пролетали, на другой площадке поменьше сбрасывал обороты винтов после посадки «Блэкхок» («Blackhawk» — скоростной многоцелевой вертолет S-67 (с двумя турбовальными двигателями) фирмы «Сикорский». — *Примеч. пер.*).

База лежит в двух сотнях миль от Уэст-Палм-Бич и занимает около одной квадратной мили суши. При этом зона AUTEC простирается за границы острова еще на тысячу шестьсот семьдесят миль и часть базы уходит под поверхность океана на глубину восемь тысяч футов. Согласно официальным заявлениям представителей ВМС, AUTEC — это подводный полигон для испытаний акустической аппаратуры, который включает секретный подводный док для субмарин размером почти с сухопутную часть базы. «Назначение AUTEC — предоставлять Министерству обороны США и военно-морским силам выбор средств для проведения военных подводных измерений и испытаний в Атлантике».

Существует также и неофициальная версия предназначения AUTEC. Так как эта секретная база расположена в середине Бермудского треугольника, не-

удивительно, что вокруг нее циркулируют мрачные подозрения, слухи и догадки, что она имеет какое-то отношение к странным туманам, сбоям работы электронного оборудования и даже смещениям во времени. Как и сам Бермудский треугольник, база у Андрос-Тауна сделалась легендой.

Предполагается, что AUTES является военноморским аналогом сверхсекретной базы ВВС «зона-51» в Неваде, которую связывают с частыми появлениями в том районе НЛО. На объекте осуществляются «черные» проекты — секретные исследования с неясным финансированием. Эти проекты, очень может быть, относятся к исследованиям, которые начались с работ пионера высокочастотной техники Никола Теслы. В этом ключе продолжается дальнейшее развитие «Филадельфийского эксперимента» — секретного эксперимента ВМС по созданию невидимости объектов, который, согласно широко распространенному мнению, имел место в 1940-х и, среди других поразительных эффектов, предположительно имел своим результатом телепортацию корабля в другое место.

На одном, посвященном Бермудскому треугольнику интернет-сайте приводятся детали системы, которая может действовать в AUTES. Она должна включать резонансный передатчик очень низкой частоты, устройство, которое, вероятно, используется объединенным командованием ПВО североамериканского континента (NORAD) и, возможно, имеет «антипод» в центре Бермудского треугольника*.

* Тесла рассматривал планету как круглый шар «электрической жидкости», в таком резонансном контуре, где земля используется как проводник, будет вырабатываться очень высокое напряжение в антиподе (противоположной точке на шаре) передатчика. — *Примеч. пер.*

Предполагается, что такая система была бы способна подзаряжать секретные американские подводные лодки на электрической тяге (с так называемыми плазмадинамическими аккумуляторными батареями. — *Примеч. пер.*) и, несомненно, создавать достаточно сильные электромагнитные помехи для самолетов и судов. А следовательно, создавать эффекты, подобные тем, что имеют место в Бермудском треугольнике.

Фокусы военно-морского ведомства?

Официальная позиция ВМС США по Бермудскому треугольнику, которая изложена на веб-сайте военно-морских сил, звучит весьма незатейливо. В этом заявлении, сделанном в 1974 году и никогда не обновлявшемся, Бермудский треугольник именуется воображаемой зоной и в качестве наиболее вероятной причины потерь кораблей и самолетов, включая звено № 19, называется плохая погода. Категоричное отрицание существования какого-либо неизвестного явления в этом районе выглядит странно, так же как и длительное отрицание военно-воздушными силами самого существования «зоны-51» в Неваде.

Экспериментирует ли правительство с электромагнитным излучением, намеренно подвергая опасности своих граждан? Вероятно нет. Однако правительство, по-видимому, проводит эксперименты под водой и в атмосфере, связанные с электромагнитными полями, которые могут самопроизвольно порождать загадочные эффекты.

Гернон вспомнил странный случай, который имел место у острова Андрос примерно через год после его полета в электронном тумане. Он возвращался домой

после полета на Провиденсьяс-лес (остров из архипелага Кайкос. — *Примеч. пер.*) вместе со своим давним другом Деннисом Морли и двумя подружками.

— Полет проходил на высоте десять тысяч пятьсот футов. Только что миновал полдень, стояла чудесная погода, и мы любовались проплывавшими внизу Багамскими островами. Самолет приближался к Андросу с юго-востока и пролетал над глубокими водами залива Тонг-оф-те-Оушен, когда я вслух заметил, что мы приближаемся к району, где я впервые столкнулся со странным облаком год назад.

Оглянувшись на двух молодых женщин на заднем сиденье, я увидел, что они обе без сознания. Мы с Деннисом посмеялись, а ровно через минуту, прямо посередине разговора, отключился и Деннис.

Я подумал, как странно, что они все попадали в обморок одновременно, как раз когда мы приближались к острову Андрос. Я не мог понять, почему они были так обессилены. Мы все улеглись спать рано вечером накануне и встали поздно утром. Я попытался заговорить с Морли, но он пребывал в глубоком забытии и не реагировал. Это меня несколько беспокоило, так как Деннис должен был подстраховывать меня в качестве второго пилота.

Все трое очнулись примерно через час. К этому времени мы пролетели около двухсот миль, находились над Флоридским проливом и начали снижение к Палм-Бич.

Гернон не мог объяснить, почему он один остался бодрствовать. Могло ли самое первое воздушное испытание Гернона и странное изменение состояния его пассажиров год спустя быть связаны с тем, что самолет в это время находился вблизи АУТЕС? Утверждать это нет серьезных оснований. Однако мрачным

знамением выглядит тот факт, что последний человек, с которой разговаривал Гернон, перед тем как вылетел с Андроса и оказался в центре грозы, был его друг Джон Вулбрайт, который работал в Атлантическом центре подводных испытаний и оценок.

Вероятно, из-за этой дружбы ему не хотелось думать о том, что происходящее на базе могло быть как-то связано с грозovým штормом, в который он влетел, или с электронным туманом, в котором оказался после грозового облака.

— Я никогда не хотел верить, что правительство имеет какое-то отношение к тому, что мне довелось пережить, — признался Брюс после возвращения из полета на Андрос с группой кинодокументалистов.

Однако он вспомнил, что в 1973 году один ученый, имеющий какое-то отношение к местному колледжу Палм-Бич, заметил, что очень может быть, что он попал в эксперимент, проводимый AUTES.

— Я отверг такую возможность. Я не желал в это верить тогда и не желаю до сих пор.

Брюс помолчал, потом добавил:

— Но мысли об AUTES то и дело лезут в голову.

Электронный тактический тренажер

До тех пор, пока поступающая от военно-морского ведомства информация о техническом потенциале базы ограничена, будут строиться предположения о применяющихся там новейших технологиях, вроде упоминавшейся выше гипотетической энергетической системы. Известно, что AUTES расширил свое проникновение в воздушную среду, так же как и в воду, с помощью нового электронного тактического тренажера. Согласно одному выпущенному докумен-

ту, эта система «будет генерировать сложную, динамичную среду электромагнитных сигналов на уровне радиочастот».

Электронный тактический тренажер способен обнаруживать самолеты, надводные суда и подводные лодки, когда они движутся в полосе слежения в Багамском регионе. Он состоит из радиолокационного тренажера, его основания и блока управления, антенн, мощных усилителей, калибровочной аппаратуры и дисплейного терминала, а также включает шестидесятифутовую вышку; системный оператор помещается в здании с измерительной аппаратурой.

Не встречается никаких упоминаний о какой-либо опасности, исходящей от электромагнитных полей, для кораблей и самолетов в полосе слежения радиолокационной станции либо пролетающих и проплывающих поблизости. Но, как вы увидите дальше, подобные проекты с применением сложной современной техники, включающей радар, в других частях света порождают многочисленные необычные побочные эффекты.

Лес Рендлшем

Давайте на время переместимся из таинственных вод Бермудского треугольника в Британию, древнюю землю волшебника Мерлина. Оказывается, что там подобные чудеса исходят из леса Рендлшем в Суффолке. В 1970-х оттуда поступали многочисленные сообщения о светящемся зеленом тумане,двигающемся с моря вблизи этого леса в глубь суши.

Один случай, о котором было много публикаций, имел место 27 декабря 1980 года. Трое военнослужащих американских ВВС увидели в лесу яркий свет и

направились к нему. Подойдя ближе, они почувствовали, что воздух наэлектризован. Один из солдат потом сказал, что ему показалось, что прошли часы, пока они стояли и смотрели на металлический по виду треугольной формы объект, который висел над землей либо опирался на три посадочные стойки. Но, когда светящийся корабль начал набирать высоту и потом стремительно исчез, они осознали, что прошло лишь несколько минут.

В то время как военные шли через лес к яркому свету, животные на близлежащей ферме обезумели, а электрические приборы временно вышли из строя. На следующий вечер в небе появилось сразу несколько ярких свечений. Они совершали резкие, невозможные для наших самолетов маневры, а также были замечены у самой земли, при этом на радиолокационной станции не засекли никаких необычных летающих объектов. Этот случай был истолкован как посадка НЛО и стал наиболее известным и широко обсуждаемым в Великобритании.

Однако исследовательница Дженни Рэндлз в своей книге «Бури времени» выражает сомнение, что в лесу Рендлшем приземлялись инопланетные корабли. Во время этих событий на военном объекте поблизости группа физиков-экспериментаторов работала над секретным проектом, связанным с радиолокационной системой. Рэндлз убеждена, что загадочные явления являлись побочными эффектами этих экспериментов.

Упомянутая система — новейший тогда загоризонтный радар, действие которого основано на отражении электромагнитной волны от верхних слоев атмосферы, что позволяет засекать движущиеся объекты, в том числе летящие на высокой скорости ракеты,

за горизонтом. Этот радар ионизирует окружающий воздух и предположительно создает необычные, на первый взгляд необъяснимые побочные эффекты. О странных побочных атмосферных эффектах, таких как яркое свечение, также сообщалось из Австралии, что было связано с разработками загоризонтной РЛС.

Однозначных доказательств существования связи между подобными экспериментами и яркими огнями с соответствующими обстоятельствами пока не представлено, но один независимый ученый показал, как можно практически создать все загадочные явления, о которых приходят сообщения из Бермудского треугольника.

Эффект Хатчисона

Если у кого-нибудь имелись сомнения, что создаваемые человеком электромагнитные поля могут порождать таинственные силы, эксперименты исследователя из Ванкувера Джона Хатчисона должны были их устранить. Удивительные результаты, которые он получил, были зафиксированы на фото- и видеопленке и засвидетельствованы многочисленными учеными и инженерами, став известными как *эффект Хатчисона*.

В конце 1970-х Хатчисон заинтересовался исследованиями Никола Теслы. Особенно его захватили так называемые «дикие» идеи этого выдающегося изобретателя, ученого и провидца — свободная энергия, левитация, невидимость и перемещения во времени. Сам Тесла об этой сфере своих исследований публично распространялся мало, не желая терпеть насмешки или презрение невежд. Подобные неудобства, похоже, совсем не смущали Хатчисона. Незави-

симый новатор, держащийся в стороне от общепринятых тенденций, он настойчиво удовлетворял свое любопытство и охотно знакомил других со своими лабораторными успехами, не считаясь с тем, какими из ряда вон выходящими и просто невозможными они могут показаться иным ученым.

Чудеса начались в тот день, когда Хатчисон проводил эксперимент, связанный с изучением продольных радиоволн, или волн Теслы. Небольшая комната его квартиры была напичкана различным оборудованием, в том числе катушками (трансформаторами) Теслы, генераторами высокой частоты и электростатическими генераторами Ван де Граафа. Исследователь включил все устройства разом, и, к его изумлению, интерференция продольных волн дала совершенно неожиданный эффект. Он вдруг почувствовал толчок в плечо и, обернувшись, увидел небольшой металлический предмет, свободно плавающий в воздухе.

После этого начали левитировать куски дерева, полистирола, пластика, меди и цинка. Предметы парили, качались вверх-вниз, кружились, а иногда пролетали через комнату с приличной скоростью. И это было только начало сразу нескольких поразительных эффектов, которые проявились более чем в семистах пятидесяти экспериментах. Стала происходить левитация тяжелых предметов, включая шестидесятифунтовое пушечное ядро. При этом также появлялись серая дымка или туман, похожий на электронный туман Гернона, который приставал к предметам, и светящиеся шары. В восьмидесяти футах от дома разбилось зеркало, негорючие материалы, такие как цемент и камень, тоже за стенами здания, воспламенялись. Металлические бруски изгибались и разрывались — растрескивались и расползались в стороны. Некото-

рые металлы сильно нагревались, не воспламеняя при этом находящиеся рядом куски дерева. В емкостях с водой, раскручиваемой загадочной силой, возникали водовороты,

Что уже совсем невероятно, металлические предметы на время делались невидимыми, а в одном случае кусок дерева «сплавился» с металлическим бруском. Последние эффекты представлены в художественном фильме «Филадельфийский эксперимент», сюжет которого основан на легендарном эксперименте американского военного флота 1943 года, имевшего своей целью сделать корабль невидимым для радаров. В результате, насколько известно, корабль, эсминец «Элдридж», действительно сделался невидимым на некоторое время, при этом все члены команды лишились рассудка, а некоторые физически слились с металлическими палубами и переборками. Этот сверхсекретный эксперимент, так называемый проект «Рэйнбоу» («Радуга»), был основан на исследованиях Теслы, который принимал участие в его начальной стадии.

Небрежно одетый, с длинными, до плеч, волосами, то и дело падающими на лицо, Хатчисон похож одновременно на «сумасшедшего» ученого типа Теслы и рок-музыканта — представьте себе Ричи Блэкмора (группа «Рэйнбоу». — *Примеч. пер.*). Несмотря на некоторую эксцентричность исследователя, к его работам серьезно отнеслись ряд корпораций и правительства некоторых стран. Лос-Аламосская национальная лаборатория провела изучение его эффекта, а авиастроительная и аэрокосмическая промышленная корпорация «Макдоннел-Дуглас» и немецкий институт Макса Планка документально зафиксировали и сфотографировали его эксперименты. К открытиям

Хатчисона также проявили интерес японские ученые и правительство Германии.

На родине, однако, его окружили вниманием иного рода. Дважды канадское правительство забирало у него оборудование, а когда он попытался вывезти его в Германию, то был арестован и объявлен предателем. В другой раз представители власти перевернули вверх дном лабораторию Хатчисона под предлогом поиска его коллекции старинного оружия.

Американские военные и спецслужбы тоже проявили свой интерес, но Джон сразу дал им от ворот поворот и остался непреклонен. Запись на автоответчике домашнего телефона Хатчисона летом 2002 года информировала, что он готов удовлетворить интерес киношников, но по-прежнему просит военных или уполномоченных правительства его не беспокоить. Позднее он ответил на наш звонок и объяснил, что уже имел скверный опыт общения с армейскими и официальными лицами и больше не желает иметь с ними дело.

В используемой аппаратуре применялась бытовая мощность 75 ватт от источника сети переменного тока 120 вольт, поэтому Хатчисон полагает, что эти невероятные эффекты создаются сложным взаимодействием электромагнитных полей и образованием в некоторой области пространства высокой плотности энергии. Но, несмотря на многочисленные эксперименты, исследователь пока не может объяснить, как именно они возникают.

Записи его экспериментов содержат и кадры, по всей видимости, с электронным туманом. На одной восьмимиллиметровой видеопленке можно видеть, как через комнату плывет предмет, окруженный серым туманом, который как будто цепляется к нему,

подобно электронному туману, наблюдавшемуся Герноном. В другом опыте появилась серая, с металлическим отблеском дымка, которая была такой плотной, что сквозь нее было ничего не видно. Такой туман, если он перемещается свободно, может напоминать зависший или даже совершающий «беспорядочные» движения неопознанный летающий объект.

Хатчисон считает, что эти сильные электромагнитные поля могут возникать в природе так же, как в лаборатории. Он сказал Гиону Квазару, веб-мастеру сайта bermuda-triangle.org, что «очень может быть, что природа способна формировать эти поля по собственному усмотрению и создавать соответствующую ситуацию для корабля или самолета, так чтобы он совсем дезинтегрировался либо исчез и появился в ином измерении».

Бермудский треугольник может являться крупномасштабной лабораторией, где электромагнитная энергия высвобождается естественным образом из земли либо испускается солнцем при вспышках, порождая электронный туман и другие загадочные явления. При этом природа, можно предположить, получает «помощь» и от людей: нельзя исключить, что радиоволны и электромагнитные поля, создаваемые установками Атлантического центра подводных испытаний и оценок, провоцируют необычные атмосферные условия либо усиливают процессы, запущенные природой. Отсюда электронный туман и связанные с ним явления.

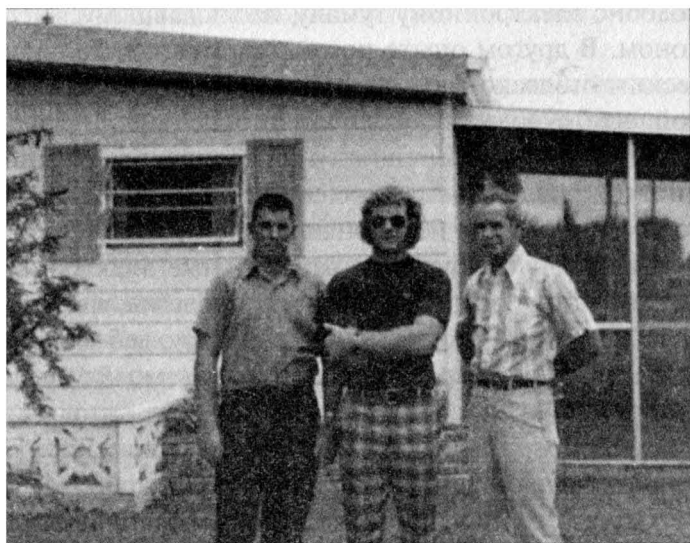


Рис. 2. *Лафайет, Гернон и Гернон-старший
вскоре после полета, в 1971 году*



Рис. 3. *Гернон и «Бичкрафт-Бонанза»,
на которой он пролетел через тоннель времени
в 1971 году*

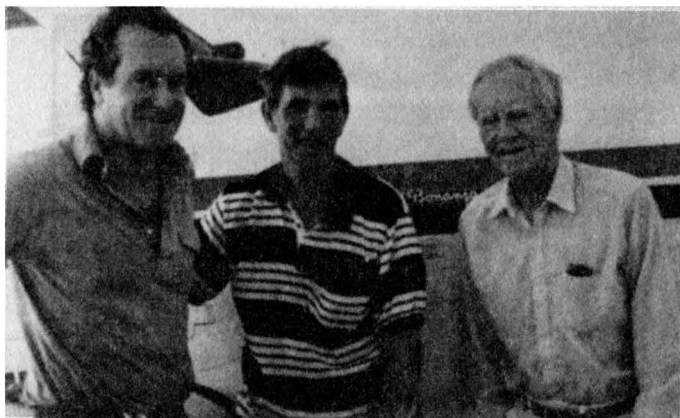


Рис. 4. Снимок троицы, пролетевшей
сквозь тоннель времени, — Брюс Гернон, Чак Лафайет
и Брюс Гернон-старший.
Снимок сделан в 1998 году

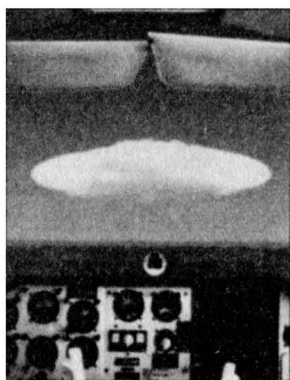


Рис. 5. Зарождение электромагнитной бури,
двояковыпуклое облако в трех милях от острова Андрос,
так оно выглядело из кабины самолета
на высоте 1 000 футов

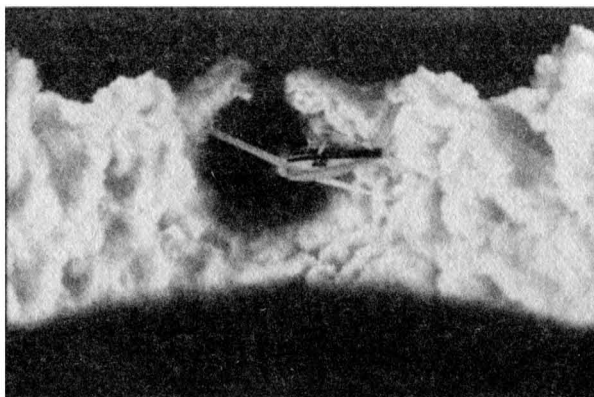


Рис. 6. Пойманные внутри торообразного шквального облака и не имея возможности облететь его ни сверху, ни снизу, мы заметили место, где два его края, соединяясь, формировали тоннель, и решили лететь через него



Рис. 7. Глубоко внутри тоннельного вихря, на высоте 10 000 футов, клочковатые линии облаков медленно вращаются против часовой стрелки всего в нескольких футах от стен тоннеля

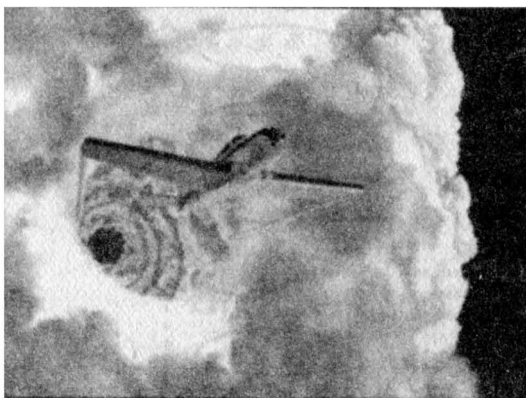


Рис. 8. Тоннель уже схлопывался позади, когда на концах крыльев появились инверсионные следы. Возникло ощущение невесомости, и тут же самолет был захвачен электронным туманом

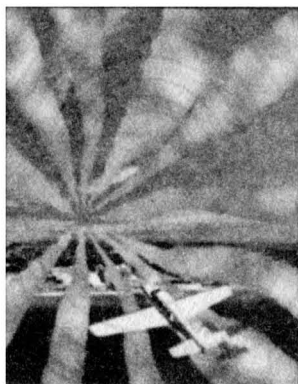


Рис. 9. Прямо над Майами-Бич электронный туман внезапно рассеялся. Одновременно заработали электронные и магнитные устройства

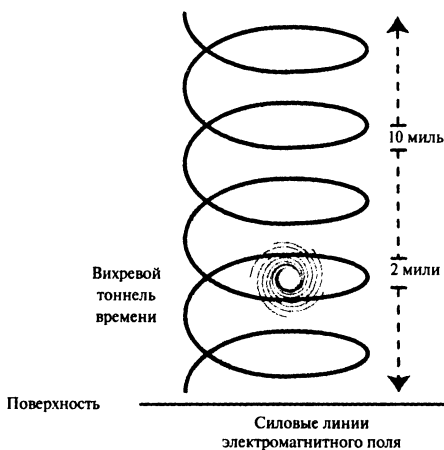


Рис. 10. Схематический вид сбоку тоннеля, через который пролетел Гернон, сместившись во времени

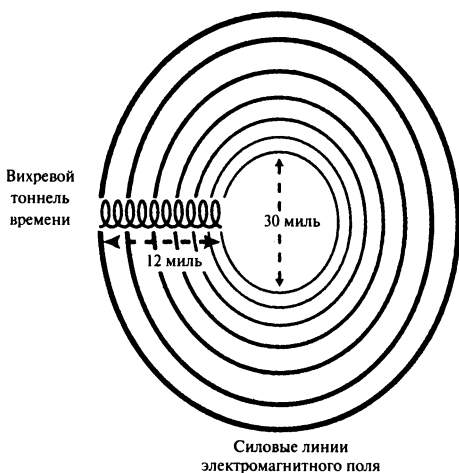


Рис. 11. Схематическое изображение сверху облака, в которое попал Брюс Гернон вблизи острова Андрос, включая тоннель, через который он вылетел

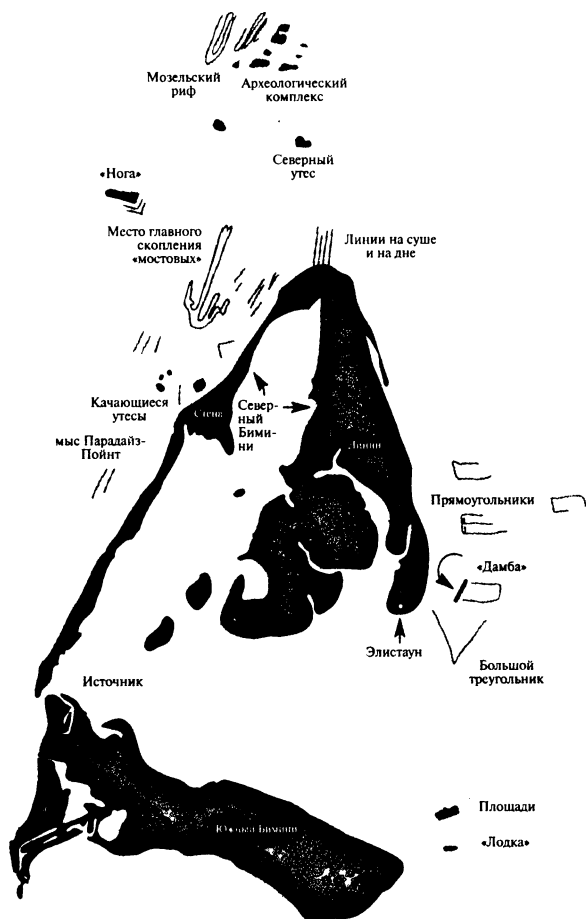


Рис. 12. Карта Бимини, показывающая возможные места, интересные для археологических исследований

10

Мощь Атлантиды

В эпической тайне Бермудского треугольника побочной сюжетной линией выступает еще одна захватывающая загадка, связанная с этим регионом, — легенда об Атлантиде. Очень давно в Атлантическом океане находился остров-континент размером не меньше Европы, с красивыми городами, развитой технологией, просвещенным правительством, который исчез в результате мощного катаклизма за один день и одну ночь.

Но что, спрашивается, связывает Атлантиду с нашей главной историей? Ответить можно одним словом — ее *энергия*. Согласно гипотезе, объединяющей Атлантиду и Бермудский треугольник, источник энергии, который питал исчезнувший континент — и, как предполагается, уничтожил его, — возможно, все еще активен и время от времени создает сильные электромагнитные поля, которые воздействуют на корабли и самолеты поблизости.

История Атлантиды была уже почти забыта, когда ее освежил греческий философ Платон. Два его диалога, «Тимей» и «Критий», изложенные примерно в 370 году до н. э., основаны на записях двухсотлетней

давности афинского законодателя Солона, который в свою очередь получил эти сведения от одного египетского жреца. Даже к тому времени история Атлантиды закончилась уже много тысяч лет назад.

По Платону, погибший остров-континент лежал в Атлантике за Гибралтарским проливом. Он описывает Атлантиду как рай, как землю необычайной природной красоты с горами, реками и озерами. Люди не знали счета золоту, серебру и слоновой кости, а также меди и олову. Их дворцы являлись чудесами архитектуры и роскоши. Будучи искусными инженерами, атланты устроили сложную систему каналов и мостов, связывающих столицу с морем и сельской местностью. В их великолепных доках и гаванях стояли эскадры кораблей, с помощью которых они вели процветающую торговлю с заморскими странами.

Платон описывает этих людей как терпеливых, здравомыслящих и добродетельных. Но с течением времени они утратили свою благородную натуру и сделались алчными, охваченными неумемной жадой власти. В конце концов ведущее постоянные войны царство перенапряглось и его войска были побеждены греческими. «Но позднее, — говорится в “Тимее”, — когда пришел срок для невиданных землетрясений и наводнений, за одни ужасные сутки вся ваша воинская сила была поглощена разверзнувшейся землей, равным образом и Атлантида исчезла, погрузившись в пучину».

Об Атлантиде написаны тысячи книг и статей, в одних из них она рассматривается как реальность, в других — считается мифом. Исчезнувший континент как будто сохранился где-то глубоко в укромных уголках банка нашей коллективной памяти. И хотя пока не объявилось физического доказательства существования Атлантиды, а ученые не могут принять идею исчезновения огромной массы земли в считанные часы,

история продвинутой цивилизации, обитавшей в потерянном рае, продолжает увлекать нас. Это и чарующая картина золотой эпохи доисторических времен, и обращенная к современности притча, предупреждение об опасностях, грозящих могущественным, развитым цивилизациям.

Представление же об Атлантиде как о близком соседе Америки сформировалось после того, как знаменитый ясновидец Эдгар Кейси (1877—1945) поведал о погибшем континенте как об историческом факте и указал место на севере Карибского региона. Известный как «спящий пророк», Кейси переживал видения и мог предсказывать грядущие события. Он утверждал, что многие бывшие атланты переродились в Америке и скоро этот континент будет вновь открыт.

Предсказатель открыл, что атланты владели весьма развитой техникой, которая питалась от «огненных кристаллов». Пребывая в состоянии глубокого транса, в котором он отвечал на вопросы, Кейси сообщил, что этот остров-континент был уничтожен в результате ужасного катаклизма, связанного с «огненными кристаллами». Более того, он утверждал, что поврежденные «огненные кристаллы» все еще существуют в измененном состоянии под водой в северной части Карибского региона и время от времени испускают энергию, способную топить суда и «ронять» самолеты. Таким образом, Кейси предложил объяснение загадочных происшествий в Бермудском треугольнике, само понятие которого появилось более чем через два десятилетия после его смерти. Он также предвидел, что Атлантида начнет вновь «появляться» в 1968 или 1969 году, а именно сказал: «Часть храмов, возможно, будет обнаружена под вековыми наносами и водой вблизи того места, что носит название Бими-

ни, у побережья Флориды. И еще, среди первых частей Атлантиды, которые опять начнут подниматься, будет Посейда (один из трех островов погибшего континента. — *Примеч. пер.*). Ожидайте это в 1968-м или 1969-м».

Ни одна часть Атлантиды пока не поднялась из воды, за исключением парка отдыха с аттракционами на Багамах с таким же названием. Однако в 1968 году доктор Мэнсон Валентайн, зоолог, палеонтолог и геолог с тремя докторскими степенями Йельского университета, обнаружил загадочную «дорогу Бимини». Местный гид по имени Бонфиш Сэм проводил Валентайна к рифу у побережья Бимини. Посмотрев вниз, в воду, он увидел камни с плоскими поверхностями от восьми до десяти футов в поперечнике, уложенные последовательно в правильном порядке. Длина этой дороги составила шестнадцать сотен футов, ширина около трехсот футов, и она проходит примерно в тысяче футов от побережья.

Валентайн позднее написал о своей находке: «Я с изумлением различил под водой обширную структуру из прямоугольных, местами многоугольных плоских каменных блоков разных размеров и толщины, явно расположенных в определенном порядке таким образом, чтобы образовать линию, предполагающую какое-то практическое назначение. Эти камни, судя по всему, находились под водой очень долгое время, так как края некоторых из них стали округлыми, придав блокам вид огромных буханок хлеба или подушек. По моим личным ощущениям, весь этот фантастический комплекс являет собой разумное использование людьми далекой древности материала, предоставленного природой и пригодного для создания какого-то комплекса для проведения церемоний или обрядов».

Несмотря на свою академичность и должность директора Музея науки в Майами, Валентайн, который оставил этот свет в 1994-м в возрасте 92 лет, стремился исследовать объекты и явления — Атлантиду, Бермудский треугольник и НЛО, — которые другие ученые, как правило, игнорируют. Валентайн опроверг аргументы скептиков, объявивших его открытие естественным образованием из прибрежных камней. Он объяснил, что многие блоки были сделаны не из мягкого прибрежного известняка, а из твердого как кремнь микрита, и заметил, что эти камни не повторяют кривизну береговой линии, а некоторые из самых крупных поддерживаются по углам опорными камнями.

Из Атлантиды к Бермудскому треугольнику

Брюс Гернон впервые узнал о Валентайне как о руководителе группы, занимающейся исследованиями в Бермудском треугольнике, из программы южно-флоридских новостей в начале 1974 года. Он позвонил в Музей науки в Майами и оставил сообщение для Валентайна, который связался с ним неделю спустя и договорился о встрече.

Гернон описывает его как высокого, статного, семидесятилетнего на момент знакомства мужчину и вспоминает рассказ Валентайна о его полетах над Большой Багамской банкой у острова Андрос с пилотом Джимом Ричардсоном.

— Они обнаружили группу прямых белых линий, тянущихся в западном направлении, и следовали над ними на самолете почти двадцать миль. Линии привели их к огромному объекту в форме трезубца, который, очень похоже, был искусственного происхожде-

ния. Этот трезубец достигал сотни с лишним футов в длину, а в его основании находились три многоугольных отверстия. Захваченные своим открытием, они поместили место, так чтобы можно было вернуться и исследовать его с аквалангами.

Позднее, погружаясь в эти отверстия, они обнаружили, что самая большая пустота заблокирована большими камнями. Доктор Валентайн сообщил, что это выглядело так, будто над трезубцем произошел сильный взрыв уже после того, как они его обнаружили. К счастью, он сфотографировал этот подводный объект во время первого полета, и один из этих снимков представлен в обширной статье, озаглавленной «Подводная археология на Багамах», которую доктор подготовил в 1976 году для *«Explorers Journal»* («Журнал исследователей»).

Статья начинается такими словами: «Если обширное подводное плато Багам в сравнительно недавнем прошлом было сушей, что кажется несомненным, то на мелководье в этом регионе вполне могут обнаружиться признаки пребывания древнего человека». Руководствуясь этой гипотезой, Валентайн приступил к исследованию Багамских островов, которое продлилось больше двух десятилетий. Хотя он никогда не утверждал, что подводный комплекс у Бимини был частью Атлантиды, его увлекали миф о погибшем континенте, который исчез двенадцать тысяч лет назад, и геологическая история части суши, исчезнувшей под водой примерно в это же время.

Гернон также вспоминает, что Валентайн не сомневался в ошибочности утверждений скептиков, будто эти образования являются прибрежным камнем. В подтверждение он провел демонстрацию, взяв одну

плитку дюймовой толщины с одного из подводных камней.

— Он продемонстрировал ее, затем ударил молотком. Раздался звонкий звук, который никогда не издаст прибрежный известняк.

Исследования Валентайна в Багамском регионе касаются и Атлантиды, и тайны Бермудского треугольника. Заметим, что Чарлз Берлиц активно использовал результаты его поисков при написании обеих своих книг о Бермудском треугольнике. Валентайна серьезно заинтересовали воспоминания Гернона о своем полете через мощное грозовое облако в 1970 году, и позднее доктор был представлен ему Берлицем. Однако первая реакция ученого на его рассказ озадачила пилота.

Они встретились у Валентайна в центре Майами, в содержащемся в порядке старинном доме, который теперь оказался в окружении высотных зданий. Поначалу новые знакомые просто беседовали за столом, доктор задавал вопросы о погодных условиях и ситуации, предшествовавшей полету. Но когда Гернон перешел к описанию самого полета, поведение Валентайна изменилось.

— Когда я принялся рассказывать, как в 15:00 самолет пробежал по взлетной полосе аэропорта Андрос-Тауна и поднялся в воздух, то заметил, что веки доктора начали опускаться. Я продолжил в деталях описывать полет, наблюдая, как его глаза закрылись, а голова стала медленно клониться, пока не опустилась на его руки на крышке стола.

Подумав, что с ним что-то не так, возможно приступ, я обратился к миссис Валентайн, но она тихо сказала мне, чтобы я не беспокоился. Оказалось, что он входил в транс и по-прежнему мог слышать меня.

Я почувствовал себя несколько странно, беседуя с человеком, который как будто спал, но потом понял, что в этом состоянии он мог достигнуть более высокого уровня концентрации сознания, чтобы анализировать мой полет. У меня возникло ощущение, что в это время Валентайн видел те же образы и картины, что и я в своей памяти, ведя рассказ.

Я говорил почти тридцать минут, и за это время у него не дрогнул ни один мускул. Он словно погрузился в очень глубокий сон. Когда я закончил, доктор Валентайн медленно поднял голову и открыл глаза. Взглянув на меня, он улыбнулся и обратился к своей жене, Анне: «Это удивительно. Он единственный пилот, которому удалось пролететь через центр грозового облака от его зарождения до созревания и вылететь сквозь вихрь».

Валентайн был уверен, что между Бермудским треугольником и Атлантидой существует связь. Этим связующим звеном, полагал он, были НЛО, которые могут являться машинами перемещений по времени через порталы в Бермудском треугольнике между Атлантидой и другими мирами или измерениями.

Обследуя подводные объекты

Следом за Мэнсоном Валентайном загадочным подводным комплексом у Бимини занялись и другие исследователи. Дмитрий Ребиков (Rebikoff), инженер и пионер в области подводной фотографии из Франции, произвел подводную и аэрофоторазведку этого района. С 1969 по 1978 год он проводил фотосъемки всего объекта, камень за камнем.

В 1974 году доктор Дэвид Зинк, археолог и исследователь, осуществил его специальное изучение с использованием сонара и ядерного активационного

анализа. Наряду со стандартной археологической практикой он привлек военных водолазов, а также экстрасенсов. Автор книг «Древние камни говорят» и «Камни Атлантиды», Зинк пришел к заключению, что каменный комплекс был возведен людьми в древние времена.

Мэнсону Валентайну не нравилось, когда эти подводные каменные сооружения называли дорогой Бимини. Сам он не думал, что это была дорога, стена или фрагмент древнего морского порта. Скорее, полагал Валентайн, это могло быть каким-то святилищем, подобным Стоунхенджу или линиям в пустыне Наска.

— Подобные величественные артефакты недоступны нашему пониманию — если только, конечно, мы не наберемся безрассудной смелости и не примем во внимание возможность вмешательства инопланетян и магических энергий.

Несмотря на проведенные исследования подводного комплекса у Бимини и доводы Валентайна и его последователей, большинство ученых остаются непоколебимыми в своем мнении, что эти камни представляют собой естественные образования. Между тем в северной части Карибского региона находят все новые каменные структуры искусственного происхождения.

Новые находки

В декабре 2001 года представитель исследовательской группы из Канады подтвердил, что у кубинского побережья на большой глубине обнаружены каменные объекты, которые могут являться следами цивилизации, существовавшей тысячи лет назад.

Загадочные строения выглядят как руины центра крупного города, и Полина Зелицки из канадской компании «*Advanced Digital Communications*», или ADC, — «Перспективная цифровая связь» сказала, что они могли принадлежать цивилизации, погибшей в результате мощного геологического сдвига.

Специалисты компании сделали первое открытие в июле 2000 года, когда проводили тестирование сложного подводного оборудования — гидролокатора бокового обзора у западной оконечности Кубы. Они обнаружили обширное подводное плато на глубине двадцати одной сотни футов, усеянное древними каменными строениями, которые были частично занесены песком. Как тогда сообщалось, сверху картина напоминала крупный мегаполис с пирамидами, дорогами и зданиями.

Канадская группа вместе с партнерами из Кубинской академии наук вернулась через год для дальнейших исследований. На этот раз они использовали мини-субмарину с дистанционным управлением, с помощью которой засняли 7,7 квадратных мили затонувшего города. На снимках можно видеть очень крупные и гладкие блоки из материала, напоминающего гранит, круглые и прямоугольные, а также в форме пирамид. Многие камни достигают в длину от восьми до пятнадцати футов, некоторые помещены один наверх другого, какие-то находятся отдельно от остальных.

Зелицки заметила, что эти находки являются дополнительным свидетельством того, что Куба была когда-то соединена перешейком суши с полуостровом Юкатан. Если затонувшие строения — следы цивилизации, то эта цивилизация должна была существовать не меньше шести тысяч лет назад, включает

она. Как утверждают геологи, уровень воды в середине ледникового периода, примерно двенадцать тысяч лет назад, был более чем на четыреста футов ниже, чем сегодня, и медленно повышался и с каждым тысячелетием. Это означает, что цивилизация должна была быть уничтожена каким-то катаклизмом, землетрясением или извержением вулкана, чтобы город оказался под водой в том месте, где он теперь находится. Подобное случалось в сравнительно недавнем прошлом. В 1692 году две трети города Порт-Ройал на Ямайке исчезли в Кингстонской бухте во время землетрясения, и теперь старинный город покоится в со-рока футах под поверхностью океана.

У острова Андрос

Вблизи северного побережья острова Андрос исследователи обнаружили трехслойную каменную платформу, лежащую под десятью футами воды. Это место открыли доктора Грег и Лора Литтлы благодаря счастливому случаю. В конце февраля 2003 года они предприняли несколько исследовательских экспедиций в попытке разгадать тридцатипятилетнюю тайну подводных каменных объектов. В конце 1960 годов, когда Мэнсон Валентайн вел свои изыскания у Бими-ни, пилоты одного авиалайнера сфотографировали у западного побережья Андроса странные, кругообразные образования, многие из которых выглядели как каменные кольца. Насколько было известно Литтлам, с тех пор никто не исследовал эти кольца, которые находятся у необитаемой стороны этого редко населенного острова.

Супруги, сотрудничающие с Ассоциацией исследований и просвещения из Виргиния-Бич (штат Вир-

гиния), уточнили с воздуха местонахождение колец в воде и затем исследовали их. Их ожидало разочарование, так как все эти образования оказались естественного происхождения. Однако в последний вечер пребывания Литтлов на острове их посетил Дино Келлер, опытный ныряльщик, одно время возивший на лодке аквалангистов на места погружений, и рассказал о подводном каменном объекте, который он видел с лодки сразу после урагана Эндрю, пронесшегося над островом в 1992 году. Келлер сказал Литтлам, что он выглядел как дорога Бимини, только крупнее.

На следующий день супруги-аквалангисты отправились за пятьсот ярдов от побережья и увидели это подводное сооружение: три каменных слоя по два фута высотой и шириной примерно пятьдесят футов. Придонный уровень образуют неплохо сохранившиеся прямоугольные блоки двухфутовой толщины, большей частью размером двадцать пять на тридцать футов, которые лежат бок о бок. Второй и третий уровни состоят из таких же больших камней.

После осмотра места Литтлы составили план по более детальному его изучению и, вернувшись в апреле 2003 года, провели три дня в разведке и фотографировании объекта.

«Фундамент» под тремя уровнями достигает около ста пятидесяти футов в ширину и не меньше четырехсот ярдов в длину. Геологи сделали предположение, что это образование является прибрежным камнем и может иметь возраст не меньше шести тысяч лет. Но слои поднимаются вдали от побережья, что не характерно для образований из прибрежных камней. Литтлы, очень скрупулезные исследователи, сообщили, что структура выглядит рукотворной, но добавили, что еще не вполне уверены в этом.

Как и в случае с дорогой Бимини, большая часть ученых сомневается, что подводные каменные объекты у Кубы и острова Андрос искусственного происхождения. Они хотят знать, где же тогда артефакты, которые помогли бы определить их культурную принадлежность. Пока ничего не найдено — ни древних инструментов, ни обломков посуды, ни костей, которые обычно отыскиваются в руинах. Но, принимая во внимание их подводное местоположение и штормы, которые быстро погребают и рассеивают останки затонувших кораблей и их грузы, не трудно допустить, что следы исчезнувшей двенадцать тысяч лет назад цивилизации могут быть глубоко погребены и рассеяны, если совсем не уничтожены, кости наверняка давно распались, а черепки занесло глубоким песком.

Артефакты цивилизации атлантов остаются такими же неуловимыми, как чикчарни острова Андрос, местонахождение тоннелей времени или причина появления электронного тумана. Природа тумана, как и местоположение Атлантиды, продолжает быть загадкой, воздействие же его на тех, кто в него попадает, вполне очевидно. Мы подробнее остановимся на этих эффектах в следующей главе.

Часть III

Вглядываясь в туман

11

Кратковременные реакции

Искусственного происхождения его источник или естественного, сам электронный туман реален. Как мы утверждаем, он может не только выводить из строя электромагнитное оборудование, но и создавать бреши в структуре пространства-времени. Электронный туман также способен затемнять рассудок тех, кто оказался в его пределах. Он вызывает растерянность и потерю пространственной ориентации во время пребывания в нем или сразу после этого. Люди ясного и острого ума в обычных условиях в тумане забывают об элементарных вещах, многие пилоты сваливаются в смертельный штопор.

Когда Брюс Гернон влетел в электронный туман в первый раз в 1970-м, он связался с оператором Службы контроля воздушного движения в Майами, чтобы узнать свое местонахождение. К удивлению Гернона, тот не увидел его на экране радара.

— Тут мой старик повел себя в высшей степени необычно, — вспоминает пилот. — Он выхватил у меня микрофон и начал кричать и ругаться на оператора. За пять лет, что я летал с ним, я никогда не видел его

в таком состоянии. Он почти впал в панику, но в конце концов мне удалось успокоить его.

Но не один Гернон-старший демонстрировал странное поведение.

— Когда мы залетели глубоко в туман, — продолжает Брюс, — наш пассажир, Чак, сделался рассеянным и вялым. Я помню, как сказал себе, что нет смысла обращаться к Чаку, так как он выглядел совершенно отсутствующим. Мы явно оказались в состоянии, которое прежде никогда не испытывали.

Выглядит вполне логичным, что в некоторых случаях даже опытный пилот, попав в туман, может потерять ориентацию, а его пассажиры — впасть в панику. Если же добавить сюда вращающийся компас и воздействие электромагнитного излучения, степень растерянности и дезориентации увеличится.

Именно так все могло случиться и с потерянным патрулем. Несмотря на большой летный опыт лидера звена № 19, он и другие пилоты были растеряны и дезориентированы и оказались не в состоянии найти дорогу обратно на базу. И это притом что все пять «Авенджеров» были оборудованы ZBX, устройством самонаведения, позволявшим определить направление на Форт-Лодердейл, откуда они вылетели.

Животные и магнетизм

Но действительно ли электромагнитное поле может воздействовать на способность пилота принимать решения? Проведенные над животными эксперименты позволяют предположить, что это так. Известно, что некоторые животные, включая мигрирующих птиц, ориентируются по магнитному полю Земли. Киты имеют в головном мозгу кристаллики магнетита, соединенные с нервными клетками, которые фор-

мируют орган восприятия магнитного поля, помогающий им в навигации.

Магниточувствительными органами обладают и голуби, с помощью которых они находят верное направление даже в пасмурную погоду и по ночам. Если же голубю на голову прикрепить маленький магнит, птица теряет способность находить дорогу домой. Эксперименты также показали, что магнитное поле может сбивать с толку и пчел. Возвращаясь в улей с медом, рабочие пчелы проделывают сложный ритуальный танец; когда же вокруг медовых сот возникает магнитное поле, этот танец у всех без исключения сборщиц постоянно прерывается серией бессмысленных па.

Пилоты в электромагнитных полях

Когда самолет оказывается в электромагнитном поле, его воздействие на пилота и пассажиров различается в зависимости от личности. Джон Хок потерял сознание на час после попадания в странный туман, ему удалось остаться в живых. В 1971 году пассажиры Гернона отключились во время полета вблизи острова Андрос, когда они находились недалеко от базы Атлантического центра подводных испытаний и оценок и района, где Гернон столкнулся со странным облаком годом ранее.

Кейси Первис, который регулярно участвовал в качестве пилота-волонтера в учениях вспомогательных подразделений береговой охраны США, быстро потерял ориентацию в пространстве, когда влетел в локализованный туман вблизи Маратона, на острове Флорида-Кис. Его реакция на распоряжение пилота береговой охраны лететь на север была непонятной. Он совершил несколько поворотов за две минуты

после того, как сообщил о тумане, но так и не взял курса на север.

Не вызывает сомнений, что Первис был дезориентирован, когда потерял из вида горизонт в тумане, — таково было заключение Национального совета по вопросам безопасности транспорта. Но из описания случившегося Гернон сделал вывод, что Первис столкнулся с электронным туманом и электромагнитное поле еще больше способствовало его дезориентации.

— Электромагнитное поле воздействует на человека по-разному. Оно может содействовать или привести к его дезориентации и иметь своим результатом серию разворотов, а как финал — смертельную спираль, — сказал он, изучив отчет.

Кэри Трантем из Ки-Уэст также пришла в замешательство и забыла, где верх, где низ, когда угодила в туман перед закатом, а ее приборы перестали нормально работать во время полета на военно-морскую базу Бока-Чика-Ки. Храбрая летчица сумела справиться с паникой, вырвалась из тумана и благополучно зашла на посадку.

Позднее она назвала свое возвращение чудом:

— Я поняла, насколько счастливой оказалась и как близка была к тому, чтобы рухнуть в смертельный штопор и пополнить список пропавших в Бермудском треугольнике. Я не спрашиваю, почему я осталась в живых. Потому что какова бы ни была причина, это — чудо, так как все было против меня.

Действия в чрезвычайной ситуации

Существует несколько причин, по которым Брюс Гернон стал рассказывать свою историю про Бермудский треугольник, которая началась больше

трех десятилетий назад. Во-первых, он хочет пролить больше света на неизвестный атмосферный феномен, который он называет электронным туманом, и на его связь с электромагнитными полями и надеется представить его как явление скорее геометеорологического характера, чем метафизического, не такое впечатляющее, как ураган, но не менее смертоносное. Этим Брюс рассчитывает стимулировать новые научные исследования. Пока же он хочет сделать предупреждения другим пилотам и подготовить их на случай столкновения с электронным туманом.

Ниже приведены несколько его рекомендаций:

- ◆ Оставайтесь спокойными, не паникуйте — самолет будет продолжать полет.
- ◆ Используйте все годные радионавигационные системы и запрашивайте содействие авиадиспетчерской службы.
- ◆ Если стрелка магнитного компаса начала вращаться, другим навигационным приборам доверять нельзя. Солнце будет находиться там, где туман кажется наиболее светлым. Используйте это замечание как руководство для установления нужного вам курса. Показания ваших барометров останутся точными.
- ◆ Принимая во внимание обстоятельства и ваше местонахождение, вы должны будете решить, как действовать дальше. Продолжать следовать вашим первоначальным планам может оказаться не самым лучшим решением.
- ◆ Если вы находитесь над водой, постарайтесь долететь до материка или до ближайшего большого участка суши. Электронный туман должен отделиться с изменением температуры.

- ◆ Равным образом, если вы находитесь над сушей, постарайтесь долететь до океана либо до большого водного массива, если это возможно. Электронный туман точно так же может отстать с изменением температуры.
- ◆ Определившись с курсом, избегайте делать повороты. Это вызовет замешательство и усилит вашу дезориентацию.
- ◆ Опуститесь ниже, если рядом есть суша, но оставайтесь выше минимальной высоты, чтобы оставался безопасный запас пространства над препятствиями, такими как радиобашни.
- ◆ Спланируйте аварийную посадку, если запас горючего вызывает опасения. Если местонахождение суши установлено, совершите в целях предосторожности посадку. Если вы не можете найти аэропорт, высматривайте для приземления дорогу или поле.
- ◆ Для удержания высоты и поддержания полета без крена можно воспользоваться автопилотом, если гироскопические устройства не функционируют. Не пользуйтесь автопилотом для сохранения курса.
- ◆ Когда метеоусловия визуального полета изменяются на условия слепого полета и вы переходите к руководству правилами полета по приборам (ППП), электрический указатель поворота (ЭУП) и авиагоризонт (АГ) могут показывать крен, указатель же курса (УК) будет показывать прямолинейный полет, потому что пилот на самом деле ему следует. В действительности УК и магнитный компас могут медленно крутиться. В такой ситуации, чтобы держать курс, используйте свое воображение и не используйте УК и компас. Указа-

тель скольжения может остаться единственным устройством, которое будет продолжать работать.

Далее приводятся основные сведения по электронному туману

Что это такое?

Неизвестное геометеорологическое явление, которое возникает как клочок тумана протяженностью не больше четвери мили в любом направлении. Согласно сообщениям, он бывает серовато-белым, желтым и зеленым, иногда выглядит светящимся ночью.

Какой он производит эффект?

Туман прекращает нормальную работу электронного оборудования, прилипает к самолетам и кораблям и может преодолевать вместе с ними сотни миль, создавая иллюзию своей безграничности. Он способен вызывать у пилотов пространственную дезориентацию. Его наиболее впечатляющее свойство: нарушение пространственно-временной структуры, то есть искривление, искажение или сдвиг времени.

Как он образуется?

Электронный туман возникает, когда электромагнитные поля, распространяясь от земли, проникают в воду и атмосферу. Он исходит от грозового облака, подобного по размерам шкваловому, но округлого по форме и живущего недолго. Его можно назвать *источником бури* или *бурей времени*. Электромагнитные поля могут также порождать видения и галлюцинации, в том числе кажущиеся наблюдения НЛО.

Почему это происходит в Бермудском треугольнике?

Датские ученые открыли, что в Бермудском треугольнике магнитные поля ослабевают быстрее, чем где бы то ни было на Земле. Они предположили, что магнитные колебания являются результатом мощных турбулентностей глубоко в жидком ядре Земли (внешнем), состоящем в основном из железа и никеля, прямо под Бермудским треугольником.

Электромагнитные поля могут возникать вследствие движения тектонических плит под Атлантическим океаном. Они также могут создаваться в результате секретных экспериментов правительства США. Другая гипотеза связывает энергетические выбросы с древним источником энергии, погребенным в северной части Карибского региона, который остался со времен легендарной Атлантиды.

Те, кто, как Гернон, сумел вернуться из полета в странном тумане живым, уже не могут о нем забыть. На самом деле сама их жизнь после возвращения стала иной. Для сторонних наблюдателей они могут показаться несколько одержимыми потребностью рассказывать другим об этом загадочном атмосферном явлении и его далекоидущих последствиях. Даже Чарлз Линдберг, много лет избегавший говорить о туманном эпизоде одного из своих полетов, в конце концов написал об этом.

Некоторые из выживших, как Гернон и Мартин Кейдин, после пребывания в электронном тумане, как оказалось, обрели необычные способности. Данный сверхъестественный аспект мы рассмотрим в следующей главе.

12

Долговременные эффекты

Брюс Гернон выкатил на бетонную площадку свой четырехместный «Моль» из ангара, примыкающего к его дому, который стоит у аэроклуба Веллингтона (поселка на краю Эверглейдов в округе Палм-Бич, штат Флорида). Он запустил двигатель и произвел технический контроль согласно порядку, которому следовал каждый раз, готовясь к полету. Несколько минут спустя бело-зеленый «Моль» с выглядывавшей из него рыжей головой Брюса уже выруливал на травяную взлетную полосу и, разбежавшись, поднялся в воздух, взяв курс на Форт-Лодердейл. Он направлялся на бывшую военно-морскую базу, расположенную у международного аэропорта, ту самую базу, с которой в 1945 году улетело, чтобы никогда не вернуться, звено № 19. Но в этот раз Гернон летел не на церемонию в честь пропавших летчиков. Он собирался встретиться с человеком, который прибывал из Майами, чтобы поведать ему историю о тумане, электромагнитном излучении и смещении во времени, человеком, чья жизнь существенно изменилась в результате столкновения с чем-то очень странным.

Айван Лима, приятной наружности мужчина лет под сорок, был родом из Бразилии и являлся инженером-электриком. Он имел докторскую степень, хорошо разбирался в электромагнетизме и работал в области биомедицины. Как и Гернон, он столкнулся с необычным туманом, и это происшествие завладело им. Случилось нечто, чего он не мог объяснить, и Лима хотел получить ответы на свои вопросы. Просто сказать, что он был одержим этим явлением, было бы преуменьшением. Он намеревался отыскать туман снова, готовый даже подвергнуть опасности свою жизнь. Лима хотел узнать о нем все, что было возможно. С этой целью он создал проект «Феномен портала» (Gate Phenomenon Project) и собирал электронное оборудование, которое планировал установить на исследовательское судно.

Встретившись в ресторане, из окон которого была видна взлетно-посадочная полоса бывшей базы, они заказали ланч, и Лима начал свою историю. Происшествие, которое он описывал, имело место далеко от Бермудского треугольника, но Гернон отметил любопытные сходства с тем, чему он сам был свидетелем.

Итак, 8 октября 1995 года Лима присоединился к группе медицинских работников, отправившихся на моторно-парусном судне на рыбалку в залив Сан-Франциско. Они отчалили от пристани в 8:15 в прекрасный для плавания день, с чистым небом и без волн.

Примерно в 9:30 был брошен якорь и приготовлены рыболовные снасти. Несколько минут спустя Лима и остальные заметили какое-то мерцание в воздухе над водой футов в пятидесяти от судна. Оно было похоже на марево от интенсивных солнечных лучей, какое можно видеть над шоссе в жаркий полдень. Но марево не появляется над водой, да еще в утренние часы.

Все, кто находился на судне, казалось, были зачарованы странным зрелищем, которое на их глазах стало превращаться в туман. Непрозрачный воздух висел низко, сделался густым и приобрел прямоугольные очертания с выраженной верхней частью, находившейся не более чем в трех футах над поверхностью воды. К еще большему изумлению смотревших, странная туманная «перина» стала медленно двигаться к судну, потом с ближайшего к судну края туман начал подниматься подобно занавесу. В то же время он расширялся и в стороны, пока не сделался примерно сто футов шириной и семьдесят высотой.

Никто на борту не двигался и не разговаривал. Все точно оцепенели. Туман продолжал расти, пока не достиг в высоту такого же размера, что и в ширину. «Перина» исчезла, а вместо нее теперь стояла сплошная стена тумана, как будто он лежал, а потом встал. Сначала она казалась почти квадратной, но через несколько минут стена приобрела овальную форму и начала кружиться по часовой стрелке. Не было ни ветра, ни единого звука, только в яркий солнечный день вдруг наступили сумерки. Туман продолжал кружиться, его центр закручивался спиралью внутрь, формируя вращающийся тоннель.

В то же время он подступал все ближе и ближе, грозя поглотить их суденышко. Словно очнувшись, несостоявшиеся рыбаки поспешно подняли якорь, запустили двигатель и бежали. Как только они удалились, вновь появились чистое голубое небо и солнечный свет. Все члены группы были едины во мнении: то, что они видели, могло быть порталом, проходом в другое измерение или другое время.

— Интересно, что бы произошло, если бы мы оказались внутри? — проговорил Лима. Ему никто не ответил.

По возвращении к пристани, где медики — энтузиасты рыбалки и примкнувший к ним инженер-электрик арендовали судно, все испытывали тошноту и замешательство, словно только что вышли из транса. С изумлением вернувшиеся узнали, что уже 15:00. Каким-то образом прошло уже четыре часа. Спасаясь от тумана, они снялись с якоря минут двадцать назад и устремились прямо к пристани. Куда делось все это время? Ответа не мог дать никто.

Лиму все больше и больше поглощало то, чему он стал свидетелем. Он понимал, что видел и пережил нечто такое, что нельзя было объяснить ни одним из известных атмосферных явлений, мысли о необыкновенном тумане не оставляли его. Лима перечитал все, что смог найти о загадочных происшествиях на морях, и начал изучать квантовую физику, пытаясь найти объяснение там. Когда же он заговаривал с теми, кто находился вместе с ним на судне, то сталкивался с явным нежеланием говорить на эту тему. Ему советовали просто обо всем забыть, чего он, разумеется, делать не собирался.

* * *

Лима закончил свою историю, когда принесли ланч, и Гернон начал задавать вопросы о потерянных четырех часах. Получалось, что, хотя судно и не было окутано туманом, люди на борту подверглись его воздействию. Возможно, они не потеряли четыре часа, предположил он, а переместились вперед во времени, как это произошло с ним. Портал или тоннель мог являться червячным ходом, переходом сквозь время. Лима согласился, что фактор времени был ключевым.

Но он совсем не был склонен ставить на этом точку. Прошел уже не один год, но Айван Лима по-преж-

нему испытывал потребность вернуться в тот район и найти туман, чтобы произвести возможные измерения, проанализировать и понять его. Он был готов войти в туман.

Не меньше Лимы увлеченный таинственным туманом, Гернон, тем не менее, подходит к нему более осторожно. Как пилот, он понимает, что оказался счастливым, выжив в таком испытании, и теперь чувствует, что должен помочь другим понять, что там такое происходит. Брюс сознает, насколько опасны попытки проникнуть в него; Лима же надеется вновь встретиться с туманом и в этот раз намерен пройти сквозь портал.

Покинув ресторан, они остановились у монумента звена № 19 на территории бывшей авиабазы ВМС и просмотрели список имен пропавших летчиков.

— Как бы то ни было, я все же собираюсь отыскать этот туман, — сказал Лима. — И мне не важно, как много на это уйдет времени.

Гернон кивнул. Ему была понятна одержимость Лимы, если и не его готовность броситься в зловещую мглу очертя голову.

Радуги и видения

В тот день в начале июня 2003 года Гернон вел свой белый «форд экспедишн» по флоридскому шоссе на юг, направляясь в аэропорт Перри у города Холливуд, штат Флорида, примерно в сорока милях от его дома. Его ожидали встреча со съемочной группой, готовившей фильм для телеканала «Дискавери», и полет на остров Андрос. Этот документальный фильм о Бермудском треугольнике должен был стать седьмым

по счету, в котором появлялся Брюс, но первым, в котором он возвращался на остров Андрос.

Гернон чувствовал волнение и был в предвкушении предстоящего путешествия. Взглянув в окно, он увидел радугу. Через некоторое время его глазам предстала еще одна, затем еще и еще. Когда он достиг выезда из Холливуда, счет засиявших на его пути радуг достиг пяти. Для Гернона это было знаком, что должно произойти что-то необычное. Так оно и вышло. Его полет, описанный в 9-й главе, был отмечен обнаружением больших пятен белой воды, которые впервые описал в своей книге «Бермудский треугольник» Чарлз Берлиц, и, что совсем удивительно, получением разрешения на низкий полет над секретной военно-морской базой AUTEC.

Гернон испытывает особое, почти теплое чувство к радугам. Когда ему было чуть больше двадцати, он часто летал с отцом из аэропорта Уэст-Палм-Бич в Пахоки, городок на юго-восточном побережье озера Окичоби, где они вели строительство. В полете, который покрывал сорок миль и проходил над большими плантациями сахарного тростника, выращиваемого на Эверглейдах, им часто попадались небольшие грозовые тучи, которые было легко облетать. Во время этих перелетов Брюс наблюдал множество радуг, и нередко бывало, когда он, подлетев ближе, смотрел сверху и видел, как внизу радуга превращается в правильное кольцо.

Это было великолепное зрелище. Впрочем, вполне естественное. Но однажды, как раз за неделю до его полета с острова Андрос, когда имел место сдвиг во времени, он встретил радугу, которую никогда не забудет. Был уже конец дня, Брюс вместе с отцом возвращался после работы из Пахоки. В той области

выпало много легких дождей, и он наблюдал настоящий парад радуг, во всяком случае не меньше дюжины, следовавших одна за другой, причем несколько из них были кольцеобразными. В какой-то момент, кажется, он видел четыре одновременно.

Затем случилось нечто еще более замечательное.

— Мы приблизились к радуге, — рассказывал Гернон, — которая находилась у нас прямо по курсу, и самолет как будто проник в нее. Картина была сюрреалистической, точнее, импрессионистской, мы летели как бы сквозь чудесное гигантское разноцветное кольцо, причем в этот раз оно было не горизонтальным, а вертикальным. Казалось, что самолет оказался внутри разноцветного калейдоскопа.

Теперь вернемся на тридцать три года вперед. Гернон и члены съемочной группы с телеканала «Дискавери» встретились в университете Майами с доктором Томасом Картрайтом, физиком-теоретиком, специализирующимся в области квантовой физики, и Гернон рассказал ему свою «радужную» историю в качестве преамбулы к подробному изложению своего перемещения во времени. Картрайт внимательно выслушал его, потом покачал головой. Во-первых, сказал он, невозможно видеть больше одной радуги за раз, во-вторых, невозможно пролететь сквозь радугу.

Гернон не стал настаивать, что наблюдал одновременно больше одной радуги, так как не заострял тогда внимание на этом моменте, но был абсолютно уверен, что он и его отец влетели в радугу, миновав спектр разных цветов, которые окрасили кабину.

Картрайт, который сидел за столом, заваленном кипами бумаг, минуту раздумывал в молчании, потом поднял голову и, встретившись взглядом с Брюсом, сказал:

— Вы не могли пройти сквозь радугу и видеть цвета, если только вы сами не являлись источником этой радуги.

Позднее Гернон смеялся, вспоминая этот комментарий. Тогда же он заметил, что уже не первый раз слышит подобную гипотезу. После того как он подготовил статью о своем полете через центр грозового шторма и электронный туман для журнала «*Fate*», издания, помещающего материалы о паранормальных и загадочных явлениях, редактор заметил ему, что он сам являлся источником зарождения грозового облака.

— Я не понимал, что он имел в виду, а теперь и физик говорил мне, что если я пролетел сквозь радугу, значит, я был ее источником!

Один писатель предположил, что загадочные явления в Бермудском треугольнике переживают те люди, которые больше других восприимчивы к этим явлениям. Однако в случае Гернона, судя по всему, имеет место как раз обратное. Как будто притягивая странные явления, подобно тому как молнию притягивают наиболее высокие объекты, он вместе с тем *нечувствителен* к полям или силам, действующим в Бермудском треугольнике, и именно поэтому жив и поныне.

В то время как его спутники пребывали в замешательстве и панике, оказавшись внутри формирующегося грозового шторма, Гернон оставался спокойным и провел самолет через вихревой тоннель, потом сквозь электронный туман и вывел в безопасное пространство. Годом позже, когда трое его пассажиров отключились во время полета мимо острова Андрос, недалеко от того района, где он встретил грозовое облако, Гернон оставался в полном сознании и про-

должал контролировать полет. Понятно, что, если бы его реакция на неизвестное воздействие была аналогичной, самолет упал бы в океан и они пополнили список людей, бесследно канувших в Дьявольском треугольнике.

Брюс не знает, как объяснить, почему на него не действует то, что остальных «отключает». Он не может сказать, восприимчив он или, наоборот, не восприимчив к силам, которые время от времени проявляются в северной части Карибского региона. Определенно лишь то, что после его первого необычайного авиарейса у него развился необыкновенный талант — способность время от времени видеть события прежде, чем они случаются. Причем часто его предвидение бывает связано с загадочными явлениями в Бермудском треугольнике или вблизи него.

Брюс вспоминает свое первое сверхчувственное видение, открывшееся через три года после его полета сквозь туман. Он смотрел какую-то программу новостей по телевизору, когда стали передавать сообщение о Бермудском треугольнике. На экране появились высокий пожилой мужчина, которого звали доктор Дж. Мэнсон Валентайн, а также бывший пилот ВМС капитан Джеймс Ричардсон и чемпион мира по нырянию без аквалангов Жак Майоль.

— Когда доктор Валентайн начал свой рассказ, экран телевизора исчез, а вместо него я увидел другое изображение. Такого со мной еще не было. Я вдруг почувствовал сильное возбуждение, мои глаза оставались открытыми, и я увидел доктора, себя и обеих наших жен, обедающих вместе в стоящем на берегу ресторане и дружески беседующих.

В результате Брюс связался с Валентайном, они познакомились, как описано в 10-й главе, а после

встречи в их доме хозяин и его супруга Анна пригласили Гернона и его жену Линн отобедать в прибрежный ресторан — тот самый, что он уже видел таким неожиданным образом.

Аналогичным образом Гернон дважды предвидел появление НЛО. Он смог сфотографировать неопознанный летающий объект через иллюминатор коммерческого авиалайнера в декабре 1974 года благодаря тому, что предвидел его появление во время полета (см. главу 7). Точно так же Брюс предсказал, что увидит вместе с Линн НЛО на побережье следующим вечером в 20:00. Вместо этого они видели их целых пять, первый из которых появился в 20:05.

Спустя несколько месяцев Гернон испытал новое визуальное откровение, когда беседовал со своим старым другом Тимоти Боглем. Брюс рассказывал ему о тайне Бермудского треугольника и том странном, что ему самому довелось там повидать. Богль, старый морской волк, явно сомневался, что Гернон видел что-то необычное, потому что сам плавал в Карибском регионе многие годы и никогда не замечал там ничего необычного.

Когда он заговорил о планируемом в предстоящий уик-энд увеселительном круизе на его парусном судне, Гернон неожиданно почувствовал возбуждение, и в этот момент он узнал, что им в это время предстоит увидеть что-то необычное.

— Я перебил его и сказал: «Этим субботним вечером, когда мы отправимся на твоей шхуне, ты и все остальные увидят странный свет со стороны Бими-ни».

Богль только засмеялся и потом ни разу не вспомнил об этом прогнозе до того самого вечера. Субботним полуднем его судно с дюжиной людей на борту

отправилось вниз по Береговому каналу до узкого залива у города Бока-Ратон, затем вышло в океан. Они проплыли несколько миль от побережья до края Гольф-стрима, потом повернули на север и взяли направление на Палм-Бич. Наступил тихий и теплый тропический вечер.

— Я уже почти забыл о своем предсказании, когда кто-то крикнул, что видит странный свет над океаном в направлении Бимини. Это не было похоже на НЛО, которые я видел во множестве, а выглядело как луч белого света, испускаемый на несколько миль с высоты около трех тысяч футов над океаном.

Этот луч находился милях в трех от них и медленно поворачивался по часовой стрелке. Пока они смотрели, он сделал три полных оборота — на каждый уходило около двух минут, — потом исчез. Над тем районом висели рассеянные кучевые облака, и, когда луч попадал в них, они освещались, а остальная часть луча отключалась. Гернон спросил Богля, не маяк ли это Грейт-Айзека (Грейт-Айзек — остров в полусотне километров к северу от Бимини. — *Примеч. пер.*), но тот ответил, что нет, до него миль пятьдесят и они никак бы не смогли его увидеть.

— Я предположил, что, может, мы наблюдаем какое-то атмосферное отражение луча маяка, но Тим отверг и эту гипотезу. Он сказал, что видел свет этого маяка по ночам много раз и знает, как он выглядит, и добавил, что это самый странный свет из всех, которые ему приходилось видеть за все годы плаваний, и он не имеет представления, что это может быть.

После этого светопредставления друг Гернона изменил свое отношение к Бермудскому треугольнику.

— Когда заходит разговор на эту тему, а он находится рядом, — смеется Брюс, — я не удерживаюсь,

чтобы не поддразнить его, заметив: «Тим видел свет!» Он всегда соглашается и говорит: «Гернон показал мне свет».

Исчисляя треугольник

Наиболее сильное видение того, что ждет впереди, пришло к Гернону в 1992 году, когда он жил на Флорида-Кис. Он ехал по Морскому шоссе, которое соединяет цепочку этих островов, и достиг середины одного из трех мостов, соединяющих Верхний Матекумбе и Нижний Матеккумбе, когда по нему внезапно прокатилась дрожь возбуждения.

— Я знал, что вот-вот опять должно случиться сверхъестественное, и был встревожен, — вспоминает Гернон, — поскольку мысль о том, чтобы вести машину со скоростью пятьдесят пять миль в час и испытывать видения, не вдохновляла.

Он находился всего в нескольких милях от своего дома и сосредоточился на вождении. Заведя автомобиль под навес, Брюс выключил мотор, откинулся на сиденье и начал расслабляться. Его тело обмякло, он немного повернул голову налево и взглянул на серый пол стоянки.

— У меня было ощущение, будто я плыву на облаке и смотрю вниз в серую бездну, — описывает свое состояние Гернон.

Он держал глаза открытыми, но пребывал как бы в полудреме. Вдруг появилось «изображение», которое Брюс видел совершенно отчетливо. Перед ним как будто возник экран телевизора, по которому шла какая-то передача. Через несколько секунд он понял, что телевидение было частью этого видения. Показывали пожилого мужчину, с редкими седыми волосами,

в очках, который вел какой-то рассказ. Он выглядел знакомым, но Гернон не узнавал его.

Внезапно он увидел на экране себя и понял, что ведущий представлял его зрителям. Было похоже, что этот человек предоставлял ему возможность рассказать всем о явлении искривления пространства-времени, с которым он столкнулся в 1970-м. Видение продолжалось почти пять минут, и помимо интервью он еще видел себя маневрирующим над островами, похожими на Флорида-Кис, на каком-то незнакомом самолете. Когда «изображение» исчезло, Брюс почувствовал подъем, так будто проснулся после какого-то особенного сна.

Почти три года спустя, в конце 1994-го, с ним связались представители компании «Грэнит Филм энд Телевижн Продакшнз» и сообщили, что Артуру Кларку хотелось бы, чтобы он появился в его документальном телесериале «Таинственная Вселенная Артура Кларка».

— Тогда я понял, что видел именно эту передачу в своих видениях, — вспоминает Гернон.

Телесъемочная группа Кларка прибыла из Лондона через несколько недель. Они воспользовались самолетом Гернона, который тот приобрел год назад для проведения съемок с воздуха. Эта серия была названа «Исчисляя Бермудский треугольник» и показана по каналу «Дискавери».

— Я не могу восстановить все детали того видения, но то, что помню, было точно, как в этом фильме.

Как это возможно, что Гернон способен видеть то, чего не случится еще несколько лет? Джон Гриббин, автор книги «*Timewarps*» («Разрывы и искажения времени»), видит связь между предвидением и научным пониманием времени и пространства. Он подчеркивает, что время не движется постоянно вперед с неиз-

менной скоростью, а может искажаться или искривляться, и заключает: «Доказательство того, что некая форма пока плохо понимаемого ментального процесса способна “закорачивать” нормальное причинно-следственное течение времени и что этот процесс вполне эффективно работает в обеспечении некоторых из нас провидческими снами, теперь неопровержимо». Гриббин говорит, что эти сверхчувствительные взгляды в будущее могут возникать в результате некоего непостижимого резонанса между отдельными умами, разделенными во времени, но способными обмениваться подробной информацией о неких событиях.

В начале 1990-х у Гернона было новое, удивительное видение, но он знает, что не будет иметь удовольствия наблюдать его в реальности — все происходило в каком-то музее годы спустя после его смерти. Картина пришла в ясном сне, таком, которые воспринимаются как особенно реальные и в которых спящему кажется, что он проснулся, но продолжает спать. Брюс увидел людей будущего, рассматривающих голографическое изображение его полета через формирующееся грозное облако, электронный туман и пространственно-временное искривление.

— Голограмма была невероятно детальной, — вспоминает он, — такого качества, которое недоступно при современных технологиях.

Гернон полагает, что это событие имело место где-то после середины двадцать первого века, когда туман и его загадочные свойства стали признанной реальностью, а голографические образы начали получаться как живые.

Но предвидение, как вы увидите, не единственная парапсихологическая способность, которая может развиться у того, кто остался в живых после столкновения с электронным туманом.

Мысль вместо ветра

Как-то осенью 2000 года в руки Брюсу Гернону попала заметка в газете «Палм-Бич пост» о писателе, который выпустил какой-то роман в соавторстве с актером Билли Ди Уильямсом. Узнав, что этот человек, Роб Магрегор, тоже живет в Веллингтоне, он захотел встретиться с ним. Брюс допускал, что писатель может и не заинтересоваться его историей, но все же решил связаться с ним.

При встрече Гернон подробно рассказал обо всем, чему стал свидетелем в Бермудском треугольнике. Магрегор не страдал предвзятостью в этом вопросе, но не решился сразу браться за его историю, так как был связан другими издательскими обязательствами. Они продолжили поддерживать отношения и установили несколько совпадений, наводящих на мысль, что им суждено работать вместе. Помимо того что их дома стояли в паре миль друг от друга, Магрегор несколько лет назад брал интервью для журнальной статьи у Чарлза Берлица, автора двух бестселлеров о Бермудском треугольнике, и тот подарил ему экземпляр «Бермудского треугольника» с автографом.

Впоследствии Гернон выяснил, что Магрегор также встречался и с ныне покойным пилотом-писателем Мартином Кейдином, давшим описание своего полета в условиях атмосферного явления, напоминающего электронный туман, которое помогло Гернону прийти к пониманию ключевого элемента его природы — что туман цепляется к объектам. Магрегор рассказал одну особенную историю про Кейдина, из которой следовало, что у него, как и у Гернона, после пребывания в тумане развились необычные способности.

Встреча Магрегора и Кейдина произошла в книжном магазине. Они были в числе группы писателей, принявших участие в сборе подписей в поддержку одного книжного магазина в Гейнсвилле, Флорида, который власти города угрожали закрыть за продажу порнографических комиксов.

Кейдин, облысевший экс-пилот шестидесяти с небольшим лет, в больших очках и с пышными, опущенными вниз усами, вел себя шумно и самоуверенно, приковывая всеобщее внимание большую часть встречи. Временами казалось, что они явились сюда не на акцию протеста, а на устроенный Кейдином прием. Уже в конце мероприятия он рассказал о своих экспериментах с психокинетической энергией и пригласил или, скорее, вызвал к себе домой остальных писателей, чтобы они все увидели своими глазами. Магregor и его жена, романист Т. Дж. Магregor, стали единственными среди присутствующих, кто принял приглашение.

Отличившийся несдержанностью в писательской среде, Кейдин дома оказался любезным хозяином, как и его жена Ди-Ди. Он стал рассказывать о разных интересных случаях из своей пилотской практики, особо выделяя наиболее странные. Магregor не смог вспомнить все подробности их беседы, но полагал, что Кейдин упомянул о полете в показавшемся бесконечным тумане, когда ни один из приборов не действовал.

Главным же событием вечера стал эксперимент. Кейдин заявил, что может приводить в движение предметы силой мысли. Чтобы создать соответствующую обстановку для своего эксперимента, он превратил большой стенной шкаф в лабораторию с венецианским окном. Посмотрев через окно внутрь, Маг-

регор увидел стол, на котором стояло не меньше двух дюжин легких алюминиевых вертушек высотой шесть—восемь футов каждая. Кейдин объяснил, что лаборатория непроницаема для воздуха и что кондиционер закрыт так, чтобы там не возникало никакого движения воздуха.

Хозяин дома приблизился к окну и сосредоточился. Через несколько секунд две или три вертушки начали медленно вращаться. Потом завертелись и другие, постепенно увеличивая скорость. Интересно, что одни вертушки вращались по часовой стрелке, другие против, а некоторые так и остались неподвижными.

Кейдин рассказал, как его эксперименты наблюдал один профессор физики из университета Флориды, который тщательно осматривал «лабораторию», проверяя, нет ли там какой-нибудь воздушной тяги. Демонстрация явно произвела на него впечатление, но он все же не стал признавать наличие у Кейдина способности к телекинезу, как видно, потому, что создатель «лаборатории» не являлся ученым.

Мартин Кейдин утверждал, что в его способности нет ничего сверхъестественного, он вообще не любил подобные термины. «Все дело в том, — говорил он, — что некоторые люди, в том числе и я, могут концентрировать силу разума и заставлять объекты двигаться. Это когда сознание преобладает над материей».

* * *

Связано ли проявление у Кейдина телекинетической силы непосредственно с полетом в электронном тумане? Возможно. Его случай проливает новый свет на историю одной немецкой девочки по имени Мина, которая, как утверждалось, может передвигать мыс-

ленным усилием небольшие объекты. Как сообщалось (см. главу 6), она родилась на корабле в океане в Бермудском треугольнике в сорокапятиминутный интервал, когда все, кто находился на борту, почувствовали себя потерянными и беспомощными. Учитывая, что история Гернона, опубликованная в той же газете, была изложена точно, можно допустить, что история с Миной тоже достоверна. Так как Гернон не давал интервью этой «бульварной» газете, информацию могли взять из другой публикации, так же могло обстоять дело и с историей про Мину.

Как бы то ни было, подобные долговременные эффекты у испытавших, как Гернон и Кейдин, воздействие электронного тумана должны исследоваться более тщательно. Так будет, когда и другие люди, пережившие туман, расскажут о своих случаях — а может, и необыкновенных способностях — и когда у ученых любопытство пересилит страх перед осмеянием.

13

Туманная классификация

Размышляя о своем решении лететь сквозь тоннель в грозовом облаке, Гернон говорит, что, конечно, не мог тогда и подумать, что тем самым он запустит цепь событий, которые в конце концов изменят его мировоззрение.

— Причина, по которой я в него устремился, было синее небо на другом конце. Но, когда я вылетел из тоннеля, все вокруг оказалось серым, — вспоминает Брюс.

До завершения полета он еще секунд десять испытывал чувство невесомости, попав в обширную, как это казалось, зону тумана, которого не было видно на экране радара, наблюдал отказ всего электронного оборудования и перенес смещение во времени. Ему потребовалось тридцать лет, прежде чем он понял, что там не было обширной туманной области, тянущейся милю за милей, что туман только окружал его самолет, прицепившись к нему.

Теперь Гернон убежден, что данное загадочное атмосферное явление — электронный туман — отвечает за некоторые необъяснимые авиа- и морские эпизо-

ды, о которых сообщают пилоты, в том числе он сам, Чарлз Линдберг и писатель-воздухоплаватель Мартин Кейдин, а также другие летчики и моряки как внутри, так и за пределами Бермудского треугольника. В связи с этим он составил пятиступенчатую шкалу для описания разных стадий электронного тумана, цепляющегося к пролетающим и проплывающим судам. Сам он испытал две из этих ступеней за время своих многочисленных перелетов между южной Флоридой и островами северной части Карибского региона.

Суть выдвигаемой Герноном концепции в том, что поведение электронного тумана по отношению к летящим или плывущим судам подобно реакции куска металла на магнит. Летчики и моряки, встречаясь с электронным туманом, думают, что они летят или плывут через обширную туманную зону, тогда как в реальности он локализован. Электронный туман буквально подсаживается на следующее мимо судно, как на попутку. Пилоту кажется, что он летит в тумане милю за милей, на самом же деле тот его просто сопровождает. При этом он иногда вызывает отказ электронного оборудования, часто обрекая пилотов на смерть. В некоторых случаях он даже отправляет самолет и тех, кто в нем находится, вперед или назад по времени.

Ниже дана градация уровней электронного тумана, ориентированная на самолеты.

Шкала электронного тумана по Гернону

1. Появляется как дымка или легкий туман с видимостью от двух до трех миль. Магнитное и электронное навигационное оборудование работает нормально, но туман пристает к самолету.

2. Создает впечатление, что он поднимается с земной поверхности и распространяется безгранично

под самолетом. Сверху чистое небо. Прямо под самолетом может появиться тоннель или шахта, через которую видно землю. Видимость в тумане почти нулевая, за исключением этой шахты. Магнитное и электронное навигационное оборудование его воздействия не испытывает.

3. Полностью окружает самолет, за исключением двух шахт — над и под самолетом. Видимость в тумане почти нулевая и неограниченная в шахте. Магнитное и навигационное оборудование *перестает* нормально работать, включая радио через некоторое время.

4. Охватывает самолет с видимостью сильно ограниченной и замутненной серыми тонами. Видимость представляется от одной до двух миль. Ни солнце, ни луну не видно, но можно определить по более интенсивному свету. Наземные ориентиры могли бы быть опознаны, но их видно неясно. Электронное и навигационное оборудование не функционирует, но радио будет работать, по крайней мере первые несколько минут. Может иметь место эффект искривления пространства-времени.

5. Окутывает самолет, полностью исключая видимость. Магнитное и навигационное оборудование отказывает, в том числе радио. Искривление пространства-времени происходит незамедлительно по вхождении и вызывает полную дезинтеграцию самолета вместе с теми, кто в нем находится.

* * *

Гернон полагает, что электронный туман является продуктом электромагнитной бури, такой что внезапно возникает, потом исчезает. Входя в электронный

туман 1-й категории, пилоты могут наблюдать только дымку или легкий туман, выглядящие вполне обычно. Оказавшись в электронном тумане 2-й или 3-й категории, они могут и не увидеть зарождающееся грозовое облако. Из этого же разряда и случай с Герноном, когда он второй раз столкнулся с электронным туманом в 1996 году во время полета с Флорида-Кис, описанного в 6-й главе.

Пилоты, попавшие в туман 2-й или 3-й категории, видят вокруг только серую мглу, при этом само зарождающееся грозовое облако весьма обширно и существует недолго. Это облако, как свидетельствует Гернон на основании собственного опыта (полет 1970 года), материализуется с невероятной скоростью триста миль в час, расширяясь в диаметре до тридцати миль и поднимаясь на высоту до сорока тысяч футов от поверхности океана за двадцать минут. Удивительно, что в течение получаса после появления оно рассеивается. Отмечая его быстротечность, Гернон говорит, что не знает больше ни одного пилота, кто бы видел подобное облако в начале его зарождения, пролетел прямо через его середину и вылетел через, как он это называет, вихревой тоннель времени.

В тот раз он оказался в электронном тумане 4-й категории, согласно его шкале. Если кто-то еще пытался в точности повторить подвиг Гернона, он мог просто не выжить, чтобы потом рассказать об этом.

Вскоре Брюс встретился с метеорологом диспетчерской службы аэропорта Майами и рассказал ему о необычном тумане, который не могут обнаружить радары. Он просил дать разъяснение, но тщетно.

— Он нашел историю увлекательной, но не смог ничего объяснить, — вспоминал Гернон. И никто не мог.

Метеорологи признают наличие магнитных аномалий в Карибском регионе, как и в других местах нашей планеты. Они также подтверждают, что статическое электричество от электромагнитных бурь способно вывести из строя электронные приборы самолетов. Однако существование электронного тумана, тем более шкалы Гернона, специалисты по ветрам, осадкам и магнитным возмущениям на сегодняшний день признавать не хотят.

Гернон указывает, что наука не могла объяснить феномен электричества до конца восемнадцатого века, хотя различные его проявления были известны еще с античных времен. До 1802 года ученые упорно отказывались принять факт существования метеоритов, потому что это входило в противоречие с научной парадигмой того времени. Камни никак не могут падать с неба! Это же просто суеверие! Но за века набралось довольно свидетельств, что камни *действительно* летят с неба. В конце концов научное доказательство было получено и существование метеоритов признано.

Сегодня ученые утверждают, что туман не «прилипает» к самолетам и не существует никаких тоннелей времени, через которые они пролетают. Но Гернон не сомневается, что придет время — и электронный туман тоже перейдет из категории неправдоподобных историй в категорию научных фактов. Он также полагает, что искажения времени, связанные с электронным туманом и электромагнитными полями, могут найти свое применение, подобно тому как мы теперь используем электричество.

Но что же с 5-й категорией по его шкале? Существует ли она на самом деле? Может ли пилот и его самолет реально исчезнуть в другом времени? Случилось ли со звеном № 19 именно это?

На этот вопрос Гернон всегда отвечает вдумчиво и осторожно. Он убежден, что пятерка «Авенджеров» действительно попала в электронный туман, прежде чем пропасть. Электронное оборудование вышло из строя, пилоты были дезориентированы и растеряны.

Ситуация напоминает ему его собственный полет в том же районе. Оператор РЛС сказал, чтобы он дал себя опознать с помощью радиолокационного ответчика, но так и не смог установить его местонахождения. Самолеты звена № 19 имели по одному электронному устройству самонаведения. Гернон же имел на борту целых три, и все они отказались работать.

— Все время, что я находился в электронном тумане, я отсутствовал на экране радара, и было невозможно определить направление на Майами или Форт-Лодердейл. Мне кажется, что звено № 19 оказалось в такой же ситуации, что и я, в то же время и почти в том же самом месте, только двадцатью пятью годами ранее, — говорит пилот.

Так как закончило свой полет звено № 19?

Электронный туман 5-й категории явление не просто гипотетическое — его практически невозможно подтвердить. После него не бывает выживших, вообще ничего не остается. Как только самолет попадет в электронный туман 5-й категории, пилот буквально оказывается в мифическом Бермудском треугольнике, месте которое существует больше в воображении, чем в физической реальности.

Если бы он полетел через тоннель в обратном направлении в том своем полете 1970 года, рассуждает Гернон, либо его самолет дезинтегрировался бы, либо он испытал смещение во времени в прошлое, а не в будущее и мог пропасть. Можно предположить, что с летчиками лейтенанта Тейлора так и случилось.

Впрочем, Гернон в этом не вполне уверен. Он допускает, что звено № 19 просто летело курсом в открытый океан, пока у самолетов не кончилось горючее, и «Авенждеры» не канули в прошлое, а покоятся ныне в океане на глубине пары миль. И предсказывает, что, как и «Титаник», пятерка бомбардировщиков-торпедоносцев в конце концов будет найдена благодаря усовершенствованию технологии глубоководных сканеров, которые существуют сегодня.

* * *

Если электронный туман станет научно обоснованной реальностью, сможем ли мы овладеть его энергией или генерировать ее таким же образом, каким используем электричество? А может, американское правительство уже втихую работает над проектами этого рода на секретных базах, возможно в АУТЕС? Гернон признает, что данный вопрос спорный, что проемы тоннелей времени сейчас явно существуют только в научной фантастике, но убежден, что ситуация переменится.

Если он прав, наш взгляд на мир претерпит существенные изменения. Использование перемещений во времени в будущем поменяет наш подход к процессу принятия решений. Наш мир изменится так же, как после распространения электричества, осветившего ночь и питающего теперь фактически все в нашей материальной жизни.

Давайте совершим короткое воображаемое путешествие в этот новый мир. Представим себе такой сценарий: правительство США планирует совершить нападение на недружественное государство с безумным лидером, который грозит применением ядерного

оружия. Американский конгресс теперь имеет доступ к возможному развитию событий в будущем. Там программируют решение атаковать и изучают наиболее вероятные последствия таких действий. Они могут отправиться на год, на пять или на десять лет вперед. Если будет засвидетельствована бесполезность войны, ее можно будет отменить, но если окажется, что результатом бездействия станет уничтожение западного мира, конгресс санкционирует нападение.

Как и атомная энергия, возможность проникать в будущее может быть использована как в благих, так и в дурных целях, в зависимости от того кто принимает решения. Не исключено, что ученые не признают существование электронного тумана и его связи с перемещением во времени потому, что мы к этому еще не готовы. И он будет оставаться только явлением из области научной фантастики до тех пор, пока человечество не эволюционирует в достаточной мере, чтобы грамотно обращаться с грандиозными возможностями, которые предоставит открывающаяся по нашему желанию дверь в будущее.

Вместе с тем такой проход может привести и к неожиданным результатам. Если мы будем способны перемещаться по своему усмотрению в будущее или прошлое, подобно тому как сегодня летаем на космических челноках или даже на сверхзвуковых самолетах, человечество может оказаться на пороге освобождения от ограничений пространством и временем. В том мире мы поймем, что прошлое, настоящее и будущее существуют одновременно.

Мы сможем стать подобными богам прошлого. Может даже оказаться, что мы были — или, скорее, будем — богами, которые обитали на Олимпе и в других божественных местах в нашем мифологическом прошлом.

Пропавшие корабли

Некоторые исчезновения парусных судов были зафиксированы еще в семнадцатом веке. Два из числа пропавших кораблей достигали в длину более пятисот футов, некоторые суда, возможно, исчезли в непогоду, но многие канули неизвестно куда в ясные дни. Команды большинства из них не имели времени даже послать сигнал бедствия. Корабли, исчезнувшие во время военных действий, за некоторым исключением, в перечне не приведены.

1609: баркас с восемью членами команды с английского парусника «*Си Венчер*» (потерпевшего крушение на рифах у острова Сент-Джоржес, который лежит рядом с северо-восточной оконечностью острова Бермуда. — *Примеч. пер.*), отправленный за помощью, пропал на пути к берегам Виргинии.

1750: три галеона, сопровождавших флагман «*Нуэстра Сеньора де Гуадалупе*» (вероятно, флагман «золотого» или «серебряного» испанского флота. — *Примеч. пер.*), исчезли у побережья Северной Каролины.

1780: «*Саратога*», 16-пушечный шлюп американского флота, загадочно исчез в океане; в это время шла война американских колоний за независимость, но ни один британский корабль не сообщил о его потоплении. В том же году пропал другой военный корабль мятежников, «*Генерал Гейтс*», и снова никаких заявлений от британцев.

1799: американский *«Инсургент»*, бывший 36-пушечный французский фрегат, исчез вместе с командой из трехсот сорока человек.

1800: американский бриг *«Пикеринг»* пропал на пути в Вест-Индию.

1812: *«Патриот»*, почтово-пассажирское судно, на борту которого находилась дочь Эрона Берра, вице-президента Соединенных Штатов при президенте Томасе Джефферсоне, вошло в Гольфстрим, где и потерялось.

1814: *«Уосп»*, американский 18-пушечный малый корвет, исчез у берегов Южной Каролины.

1815: *«Эпервье»*, военный шлюп со ста тридцатью двумя моряками и двумя солдатами морской пехоты на борту, который вез из Алжира мирные предложения алжирского бея, так и не прибыл в Норфолк, Виргиния, отсрочив, таким образом, окончание американо-алжирской (второй Берберской) войны.

1824: американское парусное судно *«Уайлдкет»* с командой из тридцати одного человека, шхуна *«Линкс»* с сорока моряками и шхуна *«Хорнет»* пропали в зоне, ставшей впоследствии известной как Бермудский треугольник, или поблизости от нее.

1840: торговое судно *«Розали»* исчезло в Саргассовом море. По другим сведениям, судно было обнаружено у Багамских островов брошенной командой, но находившемся в полном порядке.

1843: военный корабль *«Грампас»* последний раз видели бороздившим воды юго-восточнее Северной и Южной Каролины.

1854: пассажирское судно *«Сити оф Глазго»* бесследно «растворилось» в Атлантическом океане с четырьмя сотнями

ми пассажиров на южном маршруте из Нью-Йорка в Ливерпуль.

1872: двухмачтовая бригантина «*Мэри Селест*» была обнаружена дрейфующей без команды.

1880: британский фрегат и учебное судно «*Атланта*» вышел в плавание после стоянки на Бермудских островах с 290 кадетами, матросами и офицерами на борту, больше его никто не видел.

1909: Джошуа Слоукум отправился из Майами в плавание на шлюпе «*Спрей*» и исчез. Этот человек, обошедший Землю под парусом в одиночку, считался одним из лучших мореходов тех дней.

1917: сухогрузное судно «*Тимандра*», следовавшее из виргинского Норфолка в Буэнос-Айрес, пропало между 6 и 27 марта с двадцатью одним моряком и тысячей с лишним тоннами угля на борту.

1918: угольщик «*Сайклопс*» длиной 542 фута, самое крупное судно в составе военного флота США, исчез неизвестно куда после 6 марта вместе с командой из трехсот девяти человек, после того как, выйдя из гавани Бриджтауна на Барбадосе, направился к берегам Виргинии.

1921: пятимачтовая шхуна «*Кэрролл Диринг*» вышла с Барбадоса, чтобы следовать в Норфолк в Виргинии, и через некоторое время была обнаружена дрейфующей без команды среди барьерных островов Аутер-Бэнкс у берегов Северной Каролины.

1925: трамповый («дикого» плавания, совершающий перевозки без графика. — *Примеч. пер.*) пароход «*Котонакси*» пропал 1 декабря с командой из тридцати двух человек на маршруте Гавана — Чарльстон, Южная Каролина.

1926: «*Порта Нока*», пассажирское судно, вышло с Кубы, и больше его не видели.

Грузовой корабль «*Садаффко*» совершал рейс из Нью-Йорка в Лос-Анжелес в марте с четырьмя тысячами тоннами груза и командой из двадцати девяти человек на борту; до Панамы не доплыл.

1931: «*Ставенгер*», грузовое судно, исчез вместе с командой из сорока трех человек.

1932: пропало двухмачтовое парусное судно «*Джон энд Мэри*».

1938: грузовой корабль «*Англо-Австралиан*» исчез вместе с тридцатью девятью членами команды; последний раз его видели у Азорских островов подающим сигнал «Все в порядке».

1940: шхуна «*Глория Колайт*» была обнаружена 4 февраля без единого человека на борту, но в годном для плавания состоянии.

1946: шхуну «*Сити Белль*» нашли 5 декабря у Багамских островов; десять пассажиров и команда исчезли неизвестно куда.

1948: яхта «*Эвелин К.*» была найдена покинутой 6 марта у Флорида-Кис, три человека пропали.

1950: каботажное судно «*Сандра*» длиной сто восемьдесят пять футов с грузом ДДТ исчезло 5 апреля на пути из Саванны, Джорджия, в Венесуэлу.

1955: яхту «*Коннемара IV*» обнаружили невредимой и без команды 26 сентября в ста пятидесяти милях юго-восточнее острова Бермуда.

Яхта «*Хоум Свит Хоум*» пропала 13 января на маршруте с Бермуды на остров Сент-Томас (восточнее Пуэрто-Рико).

1956: шхуна «*Баунти*» исчезла в июле между Бимини и Майами.

1958: всепогодный гоночный ял «*Реновок*» с четырьмя членами команды на борту 1 января навсегда ушел из Ки-Уэст в неизвестность.

1960: яхта «*Этель К.*» пропала 16 апреля в океане недалеко от побережья Виргинии.

1961: яхта «*Каллиста III*» исчезла 5 апреля по пути на Багамы.

1962: исчезновение где-то у Флориды шхуны «*Эванджелайн*».

В ноябре пропала шхуна «*Уиндфолл*» длиной пятьдесят шесть футов вместе с командой из пяти человек, следовавшая на Багамы.

1963: американский грузовой корабль «*Марин Сэлфер Куин*», достигавший в длину пятисот четырех футов, был потерян 4 февраля во Флоридском проливе вместе с командой из тридцати девяти человек.

Рыболовное судно «*Сно Бой*» исчезло 2 июля между ямайским Кинстоном и Нортист-Ки, островком в сотне километров к югу от Ямайки.

1964: кеч «*Дансинг Фитерс*» длиной тридцать шесть футов пропал во время плавания от берегов Северной Каролины на Багамы.

1965: 58-футовое парусное судно «*Энчантресс*» последний раз объявлялось 13 января, находясь примерно в ста пятидесяти милях к юго-востоку от Чарльстона, Южная Каролина.

Экскурсионная яхта «*Эль Гато*» исчезла 28 октября у острова Большой Инагуа на юго-востоке Багамского архипелага.

1967: «*Спид Артист*», очередное малое судно, пропало 10 декабря с пятью людьми на борту у Наветренных островов.

Прогулочный катер с каютой «*Вичкрафт*» исчез 22 декабря примерно в миле от побережья Майами, с него поступил сигнал о помощи, а через 19 минут береговая охрана уже не обнаружила никаких следов.

1969: яхта «*Вагабонд*» была обнаружена 12 июля оставленной экипажем на краю Саргассова моря.

Прогулочный катер с каютой «*Саутерн Кросс*» был найден 2 ноября без людей у мыса Кейп-Мей (залив Делавэр, штат Нью-Джерси).

1971: 339-футовый сухогруз «*Эль Карибе*» потерялся 10 октября в Карибском море.

1973: 541-футовый немецкий угольщик «*Анита*» пропал 21 марта у Норфолка (штат Виргиния) в бурном море с командой из тридцати двух человек.

88-футовая яхта «*Дефайенс*» была обнаружена оставленной экипажем 23 марта у мыса Моль-Сан-Никола (северо-западная оконечность Гаити).

1974: 54-футовая яхта-люкс «*Саба Бэнк*» исчезла с четырьмя людьми в марте, во время круиза по Багамам.

Яхта «*Датч Трит*» пропала 24 июля на пути из Майами на Кэт-Кис, группу островков южнее Бимини.

1975: 73-футовое судно для ловли креветок «*Даун*» бесследно потерялось 22 апреля у отмелей Смит-Шоулз, рядом с Ки-Уэст (юго-западная оконечность Флорида-Кис).

Яхта «*Меридиан*», следовавшая из виргинского Норфолка на Бермуду, исчезла 24 июня.

Океанский буксир «*Баундлесс*» пропал 2 декабря в районе Багамских островов.

1976: моторно-парусное судно «*Хай Флайт*» исчезло в апреле между Бимини и Майами.

590-футовый рудовоз *«Сильвия Л. Осса»* был потерян в октябре примерно в 140 милях к западу от Бермуды с командой из тридцати семи человек.

40-футовый шлюп с экипажем из семнадцати человек пропал 16 декабря где-то между островами Сент-Киттс и Доминика.

1977: шхуна *«Л'Авенир»* исчезла 20 ноября, следуя из Мэриленда на Бермуду.

1979: 66-футовый буксир *«Кинг Кобра»* бесследно потерялся 2 января у мыса Хенлопен, штат Делавэр.

1980: 12 января с судна *«Си Куэст»*, на борту которого находились одиннадцать человек, поступил сигнал об отказе навигационного оборудования; больше сигналов не было, и после этого судно никто не видел.

43-футовая яхта-люкс *«Полимер III»* исчезла в апреле, совершая круиз по Багамским островам.

38-футовое парусное судно *«Калиа III»* было обнаружено 26 июля без экипажа у островов Эксума, в юго-восточной части Багамского архипелага.

520-футовый балкер *«Поэт»* водоизмещением 11 000 тонн, следовавший в египетский Порт-Саид с грузом зерна, миновал мыс Хенлопен 26 октября и пропал.

1982: американская яхта *«Пенетрейшн»* была найдена 26 июля покинутой экипажем на севере Саргассова моря.

17 августа в Атлантике обнаружили британскую яхту, на которой также не было ни единого человека.

1983: 26 февраля исчезло 44-футовое рыболовецкое судно *«Си Льюр»*, направлявшееся в группе других судов к островам Драй-Тортугас, которые лежат в сотне километров западнее Флорида-Кис; позднее оно было найдено без команды на борту.

32-футовая спортивно-рыболовная лодка *«Риал Файн»* с тремя людьми на борту пропала 5—6 ноября на пути из Фрипорта (Большая Багама) в Форт-Лодердейл.

1984: 17-футовая моторная лодка с четырьмя человека-ми исчезла 22 ноября вблизи рифа Луи-Ки в гряде Флорида-Кис.

1985: 25-футовый прогулочный катер с двумя канадца-ми пропал 22 февраля на маршруте из Фрипорта в Уэст-Палм-Бич.

Шесть человек исчезли 3 мая в лодке с подвесным мотором у Серф-Сити (Северная Каролина).

1992: рыболовное судно *«Мае Дорис»*, направлявшееся в район промысла, пропало 27 октября с командой из четырех человек южнее мыса Кейп-Мей.

1995: курсирующее между островами грузовое судно *«Джаманик К»* бесследно потерялось 20 марта на пути из Кап-Аитъена (северное побережье Гаити) в Майами.

Парусное судно *«Фу де Бассан III»* нашли без экипажа 19 декабря.

1996: 65-футовая яхта *«Интрепид»* исчезла 14 октября примерно в тридцати милях от Форт-Пирса, на Атлантическом побережье Флориды, с шестнадцатью человеками на борту. Перед этим был получен короткий сигнал бедствия.

1997: 23-футовая лодка *«Робало»* пропала в декабре недалеко от Виргиния-Бич на юго-восточном побережье Виргинии.

1998: промысловое рыболовецкое судно *«Грампи»* было обнаружено 2 января покинутым командой.

Переделанное 35-футовое спортивно-рыболовное судно *«Мисс Шарлотт»* 1 мая у побережья Северной Каролины было поражено какой-то силой, возможно водяным смерчем, которая смела все, что было на палубе. Судно затонуло, но команде удалось спастись.

Судно *«Каролина»* исчезло в ноябре у мыса Кейп-Мей.

74-футовое судно «*Интерлюд*» пропало в ноябре во время плавания к Кайманским островам.

1999: 85-футовый креветколовный траулер «*Мисс Фернандина*» исчез 15 апреля у Флаглер-Бич, городка на Атлантическом побережье Флориды. Капитан радировал о помощи, сообщив, что на винт намоталась сеть.

18-футовый катер был найден 5 августа брошенным экипажем, но с оставшейся собакой. Ее хозяин отправился в двухчасовой круиз от берегов Северной Каролины.

22-футовый катер пропал 15 ноября где-то среди Багамских островов.

2000: грузовое судно потерялось по пути на Гаити, но его груз вынесло волнами на побережье Флориды.

Исчезнувшие самолеты

В 1970-х годах, когда Бермудский треугольник обретал свою зловещую славу, на севере Карибского региона самолетов пропало больше, чем за любое другое десятилетие до и после этого. Первые пять машин исчезли вместе, положив начало загадке Бермудского треугольника. «Стар Тайгер» и «Стар Ариэль» были самолетами одного типа и пропали в Бермудском треугольнике с интервалом в год. DC-3, принадлежавший компании «Аргоси Эйрлайнз», исчез в 1978 году, и в журнале «Аргоси» появилась статья, где впервые использовался этот термин — Бермудский треугольник.

1945: пять бомбардировщиков-торпедоносцев ВМС США «Авенджер», звено № 19 (FT-3, FT-28, FT-36, FT-81 и FT-117), бесследно потерялись 5 декабря с четырнадцатью летчиками, следом за ними не вернулась с поисковой операции летающая лодка «Маринер» фирмы «Мартин» с экипажем из тринадцати человек.

1947: армейский C-54 «Суперфорт» компании «Макдоннел Дуглас» с экипажем из семи человек пропал 3 июля примерно в сотне милях от Бермудских островов.

1948: пассажирский авиалайнер DC-3 компании «Макдоннел Дуглас», летевший в Майами с тридцатью пассажирами и тремя членами экипажа на борту, исчез 28 декабря приблизительно в пятидесяти милях южнее города.

Британский четырехмоторный «Тюдор IV», коммерческий авиалайнер с именем «Стар Тайгер», пропал 30 января с тридцатью одним человеком на борту во время полета с Азорских островов на Бермудские.

1949: «Стар Ариэль», второй однотипный со «Стар Тайгером» самолет «Тюдор IV», исчез 17 января во время рейса с Бермуды в Кингстон (Ямайка) с девятнадцатью людьми на борту.

1952: были бесследно потеряны британский транспортник «Йорк» фирмы «Авро» и находившие в нем тридцать три человека.

1954: 30 октября пропал крупный авиалайнер «Супер-Констеллейшн» фирмы «Локхид», приписанный к ВМС США, а вместе с ним сорок два пассажира и члена экипажа.

1956: большой патрульный гидросамолет-бомбардировщик ВМС США «Марлин» фирмы «Мартин» исчез 9 ноября с экипажем из девяти человек в трехстах пятидесяти милях к северу от Бермудских островов.

1961: восьмимоторный стратегический бомбардировщик В-52 «Пого-22» пропал 15 октября севернее Бермудских островов, возвращаясь с плановых маневров.

1962: в районе острова Нью-Провиденс пропал частный самолет.

Самолет-заправщик ВВС США KB-50 с экипажем из восьми человек исчез 8 января во время перелета из Северной Каролины на Азорские острова.

C-133 «Каргомастер» с экипажем из десяти человек пропал 27 мая, следуя из английского Дувра на Азорские острова.

1963: сразу два огромных «Стратотанкера» KC-135 ВВС США с экипажами из десяти человек загадочно «дематери-

ализовались» 28 августа во время обычного тренировочного полета с Бермудских островов в Майами.

Еще один С-133 «Каргомастер» исчез 22 сентября на маршруте Дувр — Азорские острова.

1964: «Апач» фирмы «Пайпер» с четырьмя людьми на борту был потерян 8 февраля между Большой Багамой и Уэст-Палм-Бич.

«Сессна-140» с двумя пилотами пропала 5 декабря у Нью-Смирна-Бич (восточное побережье Флориды).

1965: С-119 «Флаинг Бокскар» исчез 5 июня с экипажем из десяти человек во время перелета из Майами на остров Большой Терк (юго-восточнее Багам).

«Бичкрафт» С-18 с тремя людьми на борту пропал 15 сентября на подлете к острову Сент-Томас.

«Сессна-182» с двумя людьми на борту была потеряна 31 октября где-то между островами Маратон-Ки и Ки-Уэст (Флорида-Кис).

Легкий самолет F-01 «Эркуп» фирмы «Муни Эйркрафт» с двумя людьми исчез 6 декабря между Форт-Лодердейлом и Уэст-Эндром (Большая Багама).

«Чероки» фирмы «Пайпер» с тремя людьми на борту, летевший с острова Саут-Кайкос в Сан-Хуан, на Пуэрто-Рико, пропал 29 декабря.

1966: бывший бомбардировщик В-25 «Митчелл», переоборудованный в грузовой самолет, потерялся 5 апреля, совершая рейс из Форт-Лодердейла на Арубу, остров, лежащий к северу от Венесуэлы.

1967: военный транспортный самолет (опытный образец) УС-122 «Авитрак» фирмы «Чейз», переоборудованный в грузовой, с четырьмя людьми на борту исчез 11 января между Форт-Лодердейлом и Бимини.

«Бонанза» фирмы «Бичкрафт» и четыре летевших на ней человека пропали 14 января у Ки-Ларго (Флорида-Кис).

«Пайпер-Чероки» исчез 17 января в полете из Сан-Хуана на остров Сент-Томас.

2 июля «Чероки» с четырьмя человеками на борту исчез у города Маягуэс на западном побережье Пуэрто-Рико.

Очередной «Чероки» с тремя человеками на борту пропал 6 августа между Майами и Бимини.

3 октября исчез «Чероки», летевший между островом Большой Инагуа (на юго-востоке Багамского архипелага) и Сан-Хуаном.

«Сессна-182» с четырьмя человеками на борту потерялась 8 ноября между Джордж-Тауном (остров Большой Эксума) и Нассау (остров Нью-Провиденс).

22 ноября «Чероки» пропал у острова Кэт (юго-восточный район Багам) с четырьмя человеками на борту.

1968: «Сессна-172» с двумя человеками на борту исчезла 29 мая вблизи острова Большой Терк.

«Сессна-180», летевшая с Большой Багамы в Уэст-Палм-Бич, исчезла 8 июля вместе с двумя человеками на борту.

1969: «Команч» фирмы «Пайпер» с двумя человеками на борту пропал 5 января во время полета из Помпано-Бич (Флорида) в Северную Каролину.

«Бичкрафт» 95-С55 «Трэвел Эйр» исчез 15 февраля, перелетая из Джорджии в Майами.

Грузовой самолет «Дуглас» DC-4 с экипажем из трех человек отбыл в неизвестность 8 марта, поднявшись в воздух с Азорских островов.

22 марта «Бичкрафт-95» с двумя человеками на борту пропал между Ямайкой и Нассау (остров Нью-Провиденс).

«Сессна-172» с двумя человеками на борту исчезла 6 июня между островами Гранд-Терк и Кайкос.

29 июня «Бичкрафт В-95», направлявшийся с острова Большой Инагуа в Сан-Хуан, нигде не приземлился.

Самолет «Пайпер» PA-22 с двумя человеками на борту 3 августа был бесследно потерян на маршруте Уэст-Палм-Бич — Албион, штат Нью-Джерси.

11 октября девятиместный двухмоторный BN-2A «Айлендер» фирмы «Пилаттус-Бриттен-Норман» с двумя чело-

веками на борту пропал при перелете с Большого Инагуа на Пуэрто-Рико.

1970: «Пайпер-Команч» с двумя людьми на борту исчез 17 января между Нассау и Опа-Лока (Флорида).

«Сессна-310G» с шестью людьми на борту потерялась без следов где-то между Каракасом (Венесуэла) и Сан-Хуаном.

23 ноября «Пайпер-Команч» вместе с тремя людьми на борту пропал между Уэст-Палм-Бич и Кингстоном (Ямайка).

1971: пилот и его «Сессна-177B» исчезли 20 марта во время перелета из Майами на остров Андрос.

26 июля у Барбадоса пропал самолет, взятый на прокат яхт-клубом «Хорайзн Хантер» («Охотник за горизонтом»), с четырьмя людьми на борту.

10 сентября во время плановых маневров в восьмидесяти двух милях к югу от Майами исчез турбореактивный истребитель «Фантом II» F-4E с двумя летчиками на борту.

21 декабря вылетел из Помпано-Бич (Флорида) пилот на «Сессне-150J» и нигде не приземлился; куда он направлялся — неизвестно.

1972: четырехдвигательный военно-транспортный самолет «Локхид» C-121 «Супер-Констеллейшн» с экипажем из четырех человек пропал 10 октября между Майами и Санто-Доминго.

1973: 28 марта из Уэст-Палм-Бич вылетел пилот на «Сессне-172» и исчез.

Легкий самолет A-16 «Нэвьон» с двумя пилотами на борту пропал 25 мая между Фрипортом (Большая Багама) и Уэст-Палм-Бич.

10 августа «Бичкрафт-Бонанза» с четырьмя людьми на борту «растворилась» где-то между Форт-Лодердейлом и Марш-Харбором (остров Абако, Багамы).

26 августа с острова Вьекес (восточнее Пуэрто-Рико) в воздух поднялась «Сессна-150» с тремя людьми на борту, больше ее никто не видел.

20 декабря между Нью-Провиденсом и Бимини исчез небольшой гидросамолет с тремя людьми на борту.

1974: 10 февраля из Трежа-Ки (восточное побережье острова Большой Абако) вылетел пилот на «Сессне-414» и нигде не приземлился.

В тот же день при полете к острову Сент-Томас исчез ВН-2А «Айлендер» фирмы «Пилаттус-Бриттен-Норман» с двумя людьми на борту.

«Пайпер» РА-32 потерялся 13 июля между Уэст-Палм-Бич и Уолкерз-Ки (самый северный Багамский остров).

К-35 «Бонанза» фирмы «Бич» («Вееч») с двумя людьми на борту пропала 11 августа после вылета из Помпано-Бич; самолет направлялся в Филадельфию.

1975: 25 февраля исчез пилот на «Пайпере» РА-30, летевший из Гринсборо (Северная Каролина) во Фрипорт (Большая Багама).

2 мая где-то в океане (или над ним) были потеряны пилот и его «Сессна-337» «Скаймастер», вылетевшая из Форт-Лодердейла.

28 июля поблизости от Форт-Лодердейла пропал пилот на «Сессне-172».

Другой пилот на «Сессне-172» исчез 9 декабря между островами Санта-Крус и Сент-Китс.

1976: Легкий самолет «Бич» D-50 «Твин Бонанза» с двумя людьми на борту потерялся 4 июня на пути из Пахоки (Флорида) в Доминиканскую Республику.

24 октября пропала машина «Бич» E-50 «Твин Бонанза», летевшая из Опа-Лока (Флорида) на остров Большой Терк.

28 декабря исчез «Пайпер» РА-23 с шестью людьми на борту, перелетавший с острова Ангилья на остров Биф (Британские Виргинские острова).

1978: 22 февраля бомбардировщик-штурмовик КА-6 (вероятно, ошибка: это или палубный ударный бомбар-

дировщик А-6, или КА-6 — что значит тактический топливозаправщик. — *Примеч. пер.)* военно-морских сил США с двумя летчиками на борту исчез с экранов радаров в ста милях от виргинского Норфолка на пути к авианосцу «Джон Ф. Кеннеди».

Легкий двухмоторный самолет «Аэро-Коммандер-680» фирмы «Аэро Дизайн энд Энджиниринг» с двумя человеками на борту бесследно исчез 25 марта, следуя из Имокали (Флорида) во Фрипорт (Большая Багама).

27 апреля на пути из Помпано-Бич в Панама-Сити (Флорида) пропал пилот на легком самолете «Тед-Смит-601» фирмы «Тед Смит Аэростар».

30 апреля из Диллона (Южная Каролина) вылетел пилот на «Сессне-172», больше его никто не видел.

19 мая исчез «Пайпер» РА-28 с четырьмя человеками на борту, летевший из Форт-Пирса (Флорида) в Нассау (остров Нью-Провиденс).

26 мая при перелете из Порт-о-Пренса (Гаити) на Багамы был потерян «Бич-65» «Куин Эйр» с двумя человеками на борту.

«Пайпер» РА-31 с двумя человеками на борту пропал 18 июля на пути из Санта-Марты (на северном побережье Колумбии) в Порт-о-Пренс.

«Дуглас» DC-3 с четырьмя человеками на борту исчез 21 сентября, перелетая из Форт-Лодердейла в Гавану.

Другой «Дуглас» DC-3 авиакомпании «Аргоси Эйрлайнз», выполнявший рейс № 902, канул неизвестно куда у Майами.

Пилот, поднявшийся в воздух на «Пайпере» РА-31 с острова Санта-Крус, пропал на подлете к острову Сент-Томас 3 ноября.

20 ноября исчез «Пайпер» РА-23 с четырьмя человеками на борту, летевший из Де-Фьюниак-Спрингс (западная Флорида) в Гейнсвилл.

Пассажирский самолет «Восточнокарибских авиалиний» («Ист Кариббиан Эйрлайнз») «Пайпер-Навахо», совершавший рейс № 912, пропал при приближении к аэропорту Сент-Томаса; ни обломков, ни тел обнаружено не было.

1979: «Сессна-150» была потеряна у острова Сент-Томас; никаких обломков найти не удалось.

11 января исчез «Бич» А-23А с двумя человеками на борту, летевший из Опа-Лока (Флорида) на остров Сент-Томас.

2 апреля пропал пилот, летевший на «Бич» Е-18S из Форт-Лодердейла на остров Кэт (юго-восточные Багамы).

«Пайпер» РА-28R с четырьмя человеками на борту исчез 24 апреля в полете из Форт-Лодердейла в Нассау.

30 июня исчезла «Сессна-150J» с двумя человеками на борту, перелетавшая с Санта-Круса на Сент-Томас.

9 сентября во время полета из Нового Орлеана в Пенсаколу (западная Флорида) пропала «Сессна-182» с тремя человеками на борту.

4 октября пропал «Аэро-Коммандер-500» с одним пилотом, летевший с острова Андрос в Уэст-Палм-Бич.

27 октября во время полета из Монтего-Бей (северо-западное побережье Ямайки) в Нассау исчез пилот на «Пайпере» РА-23.

19 ноября исчез пилот, летевший на машине «Бич» D-50 «Туин Бонанза» из Дилрей-Бич (Флорида) на Ки-Уэст.

«Пайпер» РА-23 с четырьмя человеками на борту потерялся 21 декабря в полете из Агуадильи (на северо-западном побережье Пуэрто-Рико) на остров Саут-Кайкос.

1980: 11 февраля с Сент-Томаса в воздух поднялся пилот на машине «Бич-58» «Барон» и улетел неизвестно куда; как потом сообщалось, самолет был угнан.

Легкий турбореактивный транспортный самолет «Лирджет» фирмы «Гейтс Лирджет» с двумя пилотами на борту пропал 19 мая, после того как вылетел из Уэст-Палм-Бич в Новый Орлеан.

Легкий самолет 415D «Эркуп» фирмы «ЭРКО» («Энджиниринг энд Ресёрч Корпорейшн») с двумя человеками на борту исчез 28 мая во время полета из Санто-Доминго (Доминиканская Республика) в Сан-Хуан (Пуэрто-Рико); пилот успел сообщить, что видит НЛО.

1981: «Бич» С-35 «Бонанза» с четырьмя человеками на борту пропала 6 января, перелетая с Бимини в Нассау.

1982: 5 июля исчез «Пайпер» RA-28R-201T с четырьмя людьми на борту, летевший из Нашвилла в Венис (Флорида).

28 сентября пропала «Бич» N-35 «Бонанза» с двумя людьми на борту, совершавшая перелет из Марш-Харбора (остров Абако) в Форт-Пирс (Флорида).

20 октября улетел неизвестно куда «Пайпер» RA-31 с восемью людьми на борту, направлявшийся с острова Ангилья на Сент-Томас.

5 ноября исчез «Бич» 65-B80 «Куин Эйр» с тремя людьми на борту, летевший из Форт-Лодердейла на остров Эльютера (Багамы).

1983: 4 октября пропала «Сессна T-210-J» с тремя людьми на борту, следовавшая с острова Андрос в Форт-Пирс (Флорида).

20 ноября у Оранджвилла (Флорида) исчез пилот на «Сессне-340А».

1984: 12 марта между Ки-Уэст и Клируотером (город на западном побережье Флориды) потерялся «Пайпер» с четырьмя людьми на борту.

«Сессна-402В» с шестью людьми на борту пропала 31 марта между Форт-Лодердейлом и Бимини.

23 декабря между Кросс-Сити (Флорида) и Алабамой исчез легкий двухместный самолет 7АС «Чемпион» фирмы «Аэронка» с одним пилотом на борту.

1985: «Сессна-337» «Скаймастер» с четырьмя людьми на борту потерялась в Атлантике северо-восточнее Джексонвилла 14 января.

«Сессна-210К» с одним пилотом на борту пропала 8 мая на пути из Майами в Порт-о-Пренс.

12 июля во время полета из Нассау в Опа-Лока (Флорида) исчез «Пайпер» с четырьмя людьми на борту.

3 августа где-то в районе Форт-Майерса (Флорида) была потеряна «Сессна-172» с одним пилотом на борту.

8 сентября северо-восточнее Ки-Уэст пропал «Пайпер» с двумя людьми на борту, летевший из Форт-Лодердейла.

31 октября между Сарасотой (город на западном побережье Флориды) и Колумбусом (Джорджия) исчез «Пайпер» с одним пилотом на борту.

1986: 26 марта пропал «Пайпер» с шестью людьми на борту, летевший из Майами в Уст-Энд или Фрипорт (Большая Багама).

3 августа в районе острова Сент-Винсент в архипелаге Гренадины (Наветренные острова) был потерян зафрахтованный двухдвигательный турбовинтовой транспортный самолет «Туин Оттер» фирмы «Де Хэвилленд Канада» с тринадцатью людьми на борту.

1987: «Сессна-402С» с одним пилотом на борту исчезла 27 мая между Палм-Бич и Марш-Харбором (остров Большой Абако).

«Сессна-401» с четырьмя людьми на борту пропала 3 июня во время полета из Фрипорта на остров Крукед (в юго-восточной области Багамского архипелага).

2 декабря исчез пилот на «Сессне-152», перелетавший из Ла-Романы (Доминиканская Республика) на соседний Пуэрто-Рико, в Сан-Хуан.

1988: 7 февраля где-то над Карибским морем исчез «Бичкрафт» с четырьмя людьми на борту.

1989: 6 февраля в Джексонвилле какой-то пилот поднял в воздух свой «Пайпер», после чего его никто не видел.

1990: 24 января пропала «Сессна-152» с двумя людьми на борту, выполнявшая учебный полет вблизи Уэст-Палм-Бич.

5 июня при подлете к острову Санта-Крус исчез пилот на «Пайпере-Чероки», прибывший с острова Сен-Мартен (Нидерландские Антильские острова).

10 августа между Себастьяном (Флорида) и Фрипортом был потерян «Пайпер» с четырьмя людьми на борту; тело одного из них позднее было обнаружено у побережья Виргинии.

1991: 24 апреля у побережья Флориды пропал «Пайпер-Команч» с пилотом на борту.

30 мая у Лонгбоут-Ки (западное побережье Флориды) с экранов радаров исчез «Пайпер» с двумя людьми на борту; перед этим пилот передал, что его курсовой гироскоп не работает.

Турбореактивный палубный истребитель «Кугар» фирмы «Грумман» с двумя летчиками на борту пропал с экранов радаров над Мексиканским заливом 31 октября, находясь на высоте двадцать пять тысяч триста футов.

1993: 30 сентября у побережья Флориды, вблизи Майами, исчез пилот на «Сессне-152».

1994: 28 августа во время полета из Трежа-Ки (восточное побережье острова Большой Абако) в Форт-Пирс потерялся «Пайпер» PA-32 с двумя людьми на борту.

19 сентября с острова Доминика, из аэропорта Кейнфилд (недалеко от столицы Розо), в воздух поднялся «Пайпер» PA-23 с пятью людьми на борту и пропал где-то над Карибским морем.

25 декабря в рождество исчез пилот на «Пайпере» PA-28, отправившийся в полет из Бока-Ратона (Флорида).

1996: 2 мая где-то над Карибским морем либо Атлантикой был потерян арендованный «Аэро-Коммандер-500В» с тремя людьми на борту.

1998: 19 августа над Атлантикой либо Карибами пропал «Пайпер» PA-28 с четырьмя людьми на борту.

1999: 12 мая пилот «Аэро-Коммандера-500В» спикировал в океан у Нассау в ясную погоду, после того как запросил у авиадиспетчера информацию по условиям посадки.

2000: 5 января «Сессна-172» упала в море, из-за того что пилот не смог обнаружить хорошо освещенный аэропорт.

2001: 1 февраля пилот на самолете «Пайпер-Арчер» спикировал в воду у Флорида-Кис после встречи с локализованным туманом, которого летчику находившегося поблизости самолета береговой охраны видно не было.

2002: «Пайпер-Ланс II» с шестью людьми на борту исчез 20 июля у Большой Багамы.

Пилот на «Пайпере» RA-36-300 «Пауни» пропал 6 сентября во время полета из Форт-Лодердейла на остров Санта-Крус.

Приложение 3

Где находилась Атлантида?

Здесь перечислены географические регионы, где, по мнению исследователей разных времен, могла располагаться Атлантида.

370 до н. э.: Платон, греческий ученый и философ, — за Геркулесовыми столбами (на запад от Гибралтара).

1500: Франсиско Лопес де Гомара, испанский ученый, — Американский континент.

1570-е: Джон Ди, ученый, астролог, математик, — Северная Америка.

1670-е: Афанасий Кирхер, священник-иезуит из Вюрцбурга и крупный ученый, занимавшийся физикой, естественными науками, — центр Атлантики.

1794: Пабло Феликс Кабрера, доктор из Гватемалы, — Гаити.

1882: Игнаций Доннелли, американский конгрессмен, — центр Атлантики.

1909: К. Т. Фрост, ученый из Белфаста, — Крит.

1922: Адольф Шультен, немецкий ученый, — Тартес-сос, Испания (в районе устья Гвадалквивира).

1920-е: Льюис Спенс, шотландский ученый-специалист по мифам, — Багамы, как часть Атлантиды.

1933: Эдгар Кейси, американский медиум, — Бimini и Багамы как «Посейда», часть Атлантиды, которая прости-ралась до побережья Африки.

1969: А. Г. Галанопулос и Э. Бэкон, греческие геологи и историки, — Крит.

1991: Эмилио Спедикато, профессор университета Бергамо, — Гаити.

1995: Роуз и Рэнд Флем-Эт, канадские писатели, — Ан-тарктика.

1997: Вячеслав Кудрявцев, русский ученый, — у запад-ного побережья Британии.

2000: Эндрю Коллинз, британский исторический писа-тель, — Куба.

2001: Жак Коллина-Жирар, французский геолог и ар-хеолог, изучающий доисторическую эпоху, — в Атлантиче-ском океане, к западу от Гибралтара.

* * *

Ниже приведены наиболее популярные сегодня места нахождения Атлантиды и обоснования:

1. Антарктика — ледяной континент некогда находился выше уровня воды.

2. Центр Атлантики — большое пространство.

3. Багамы — предсказание Эдгара Кейси.

4. Крит — археологические и геологические свидетель-ства.

5. Куба — недавние открытия.

6. Нигде — Атлантида была сказкой.

Библиография

- Babour, Julian.** *The End of Time: The Next Revolution in Physics*, New York: oxford University Press, 2000.
- Berlitz, Charles.** *The Bermuda Triangle: An Incredible Saga of Unexplained Disappearances*, New York: Doubleday, 1974.
- Berlitz, Charles.** *Without a Trace*, New York: Doubleday, 1977.
- Budden, Albert.** *Electric UFOs: Fireballs, Electromagnetica, and Abnormal States*, London: Blandford, 1998.
- Ebon, Martin.** *The Riddle of the Bermuda Triangle*, New York: Sgnet, 1975.
- Caidin, Martin.** *Ghosts of the Air: True Stories of Aerial Hauntings*, New York: Bantam, 1991.
- Corliss, William R.** *Remarable Luminous Phenomena in Nature: A Catalog of Geophysical Anomalies*, Glen Arm, MD: Sourcebook Project, 2001.
- Corliss, William R.** *Lightning, Auroras, Nocturnal Lights, and Related Luminous Phenomena*, Glen Arm, MD: Sourcebook Project, 1982.
- Jeffrey, Adi-Ken Thomas.** *The Bermuda Triangle*, New York: Warner Books, 1971.
- Kusche, Larry.** *The Bermuda Triangle Mystery — Solved*, Great Britain: New English Library, 1975.
- Kusche, Larry.** *The Disappearances of Flight 19*, New York: Harper & Row, 1980.
- Lindbergh, Charles.** *Autobiography of Values*, New York: Harcourt, Brace, Jovanovich, 1977.

- Quasar, Gian J.** *Into the Bermuda Triangle: Pursuing the Truth Behind the World's Greatest Mystery*, Camden, ME: McGraw Hill, 2004.
- Randles, Jenny.** *Time Storms: Amazing Evidence for Time Warps, Space Rifts, and Time Travel*, New York: Berkley Books, 2002.
- Smith, Warren,** *Triangle of the Lost*, New York, Zebra, 1975.
- Smoot, George and Keay Davidson.** *Wrinkles in Time*, New York: Avon Books, 1993.
- Spaeth, Frank.** *Mysteries of the Deep: Amazing Phenomena in Our World's Waterways*, St. Paul, MN: Llewellyn Publications, 1998.
- Tesla, Nikola and David H. Childress.** *The Fantastic Inventions of Nikola Tesla*, Kempton, IL: Adventures Unlimited Press, 1993.

Роб Магрегор и Брюс Гернон

ТУМАН

**Впервые публикуемая теория феномена
Бермудского треугольника**

Об авторах

Роб Магрегор — автор нескольких книг на темы нью-эйджа*, лауреат премии Эдгара Алана По в области детектива.

Брюс Гернон — пилот, облетевший север Карибского региона вдоль и поперек. Его можно увидеть во многих документальных фильмах о бермудской загадке. И Гернон и Магрегор живут в южной Флориде, на краю дьявольского треугольника.

* Английский термин New Age — новая эра — возник в XX веке и охватил в первую очередь западные страны. Это движение в культуре, религии, философии, науке, которое характеризуется возросшим значением индивидуального мировосприятия в духовных исканиях; смешением разнородных культурных, религиозных и научных традиций; массовостью популяризации несформировавшихся знаний и технологий. — *Примеч. пер.*

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие.....	7
Введение. Что такое электронный туман?	11
Часть I. В тумане	17
Глава 1. Туман и его свойства.....	18
Странное облако	21
Попались	26
Вихревой тоннель.....	28
Невесомость	30
Внутренний компас	33
Искажение времени	35
Глава 2. Кто очертил треугольник?	37
Происхождение треугольника	38
Счет продолжается	42
Под прицелом критиков	42
Тайна, которая не исчезает	46
Глава 3. Новые известия из треугольника	48
Глава 4. Полет в небытие	66
Глава 5. Туман, который не отпускает	82
Происхождение названия	86
Преследуемые туманом	86
Мертвая зона	88
Классический случай	89

Часть II. За туманом	93
Глава 6. Что там еще в треугольнике?	94
Тени в океане	95
Неумирающий капитан	96
«Патнамский параллелограмм»	97
Хрустальный шар доктора Брауна	98
Пропавшая команда	100
Все есть мистификации и обман?	101
Глава 7. Электромагнитное притяжение НЛО	103
Наблюдения НЛО	105
НЛО и электромагнитная энергия	109
Глава 8. В зазеркалье	113
Искривление времени номер два	115
Скачок вперед	117
Червячные ходы	119
Магнитные аномалии	122
Временные пертурбации	124
Глава 9. «Зона-51» всплывает в Бермудском треугольнике	127
Фокусы военно-морского ведомства?	132
Электронный тактический тренажер	134
Лес Рендлшем	135
Эффект Хатчисона	137
Глава 10. Мощь Атлантиды	148
Из Атлантиды к Бермудскому треугольнику	152
Обследуя подводные объекты	155
Новые находки	156
У острова Андрос	158
Часть III. Вглядываясь в туман	161
Глава 11. Кратковременные реакции	162
Животные и магнетизм	163
Пилоты в электромагнитных полях	164

Действия в чрезвычайной ситуации	165
Что это такое?	168
Какой он производит эффект?	168
Как он образуется?	168
Почему это происходит в Бермудском треугольнике?.....	169
Глава 12. Долговременные эффекты	170
Радуги и видения	174
Исчисляя треугольник	181
Мысль вместо ветра	184
Глава 13. Туманная классификация	188
Шкала электронного тумана по Гернону	189
Приложение 1. Пропавшие корабли	196
Приложение 2. Исчезнувшие самолеты	205
Приложение 3. Где находилась Атлантида?	217
Библиография	219

**ОН ПОБЫВАЛ ТАМ, ОТКУДА НЕ ВОЗВРАЩАЮТСЯ...
ОН ОСТАЛСЯ В ЖИВЫХ!**

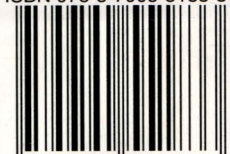
Один из авторов этой книги-сенсации оказался в Бермудском треугольнике и вернулся, чтобы рассказать всю правду об этом таинственном и зловещем месте Земли. Что он увидел там? Какие невероятные потрясения пережил?

**ВПЕРВЫЕ В МИРЕ — СЕНСАЦИОННЫЕ ПОДРОБНОСТИ
ИЗ ПЕРВЫХ РУК!**

- Что происходит с людьми, самолетами и кораблями, попадающими в Бермудский треугольник?
 - Какова природа того таинственного тумана, в котором они исчезают бесследно?
 - Кто провел границы Бермудского треугольника?
 - Что там еще, в треугольнике? НЛО?
 - Какая связь между Бермудами и легендарной Атлантидой?
- О магнитных аномалиях и феномене искривления времени, о призраках в океане и загадочных подводных находках, о вихревых тоннелях и «дверях» в четвертое измерение вы узнаете из этой потрясающей книги.

**ТУМАН, КОТОРЫЙ НЕ ОТПУСКАЕТ!
ТАЙНА, КОТОРАЯ НЕ ИСЧЕЗАЕТ!
ИСТИНА — РЯДОМ!**

ISBN 978-5-7905-5183-3



9 785790 551833



**РИПОЛ
КЛАССИК**