

The background of the cover is a dramatic, painterly illustration. It depicts a massive, multi-headed dragon or sea monster emerging from the dark, turbulent waters of the ocean. The creature's heads are adorned with golden, spiky armor. In the upper right, a knight in full plate armor is mounted on a horse, attacking the monster with a long spear. The sky is filled with swirling, colorful clouds in shades of blue, orange, and white, suggesting a storm or a magical battle. The overall tone is epic and fantastical.

12+

Борис Островский

ПСИХОЗ ПЛАНЕТЫ ЗЕМЛЯ

Борис Островский

Психоз планеты Земля

«ЛитРес: Самиздат»

2018

Островский Б.

Психоз планеты Земля / Б. Островский — «ЛитРес: Самиздат», 2018

Существуют ли НЛО? В чем причина Чернобыльской трагедии, гибели подводной лодки «Курск»? Почему был сбит в небе над Сахалином корейский авиалайнер (рейс KAL-007)? В чем причина катастрофы российского SuperJet-100 в Индонезии? Что объединяет эти на первый взгляд не связанные события? Многие годы эти события будоражили умы исследователей непознанного. И вот наконец-то читатели смогут вплотную приблизиться к разгадкам этих темных страниц в истории человечества! Гипотеза, предложенная в этой книге, проливает свет на вопросы, ответ на которые тщетно пытаются получить ученые всего мира.

© Островский Б., 2018

© ЛитРес: Самиздат, 2018

Содержание

БОРИС ОСТРОВСКИЙ И ЕГО КНИГА	6
ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО К ЧЕТВЕРТОМУ ИЗДАНИЮ	7
ЧАСТЬ I	8
1. ХРОНИКА, ЛЕДЕНЯЩАЯ ДУШУ	9
2. ЗАГАДКИ БЕРМУДСКОГО ТРЕУГОЛЬНИКА	11
3. СЕНСАЦИЯ ВЕКА	14
4. В ПОИСКАХ ГИПОТЕЗЫ	16
5. «СТАЛО СКУЧНО ЖИТЬ...»	21
6. ЧЕЛОВЕК ПО ИМЕНИ КУШЕ	24
7. ОГНИ В ОКЕАНЕ	27
8. «ДУЙ, ВЕТЕР, ДУЙ...»	30
9. ПИРАТЫ, НА ПОМОЩЬ!	34
10. ОСТАЁТСЯ ТОЛЬКО ГАДАТЬ...	39
11. РОКОВЫЕ СОВПАДЕНИЯ	42
12. ИСЧЕЗНОВЕНИЕ «МАРТИН МАРИНЕРА»	46
13. «ОСЕЛ, ПОЖАЛУЙ, ТВОЙ...»	49
14. ВОЗМОЖНЫ ЛИ ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫЕ ПСИХОЗЫ?	51
15. «БРИТВА ОККАМА»	54
Конец ознакомительного фрагмента.	56

БОРИС ОСТРОВСКИЙ

ПСИХОЗ ПЛАНЕТЫ ЗЕМЛЯ

научно-популярный детектив

(издание четвертое, дополненное и переработанное)

2019

БОРИС ОСТРОВСКИЙ И ЕГО КНИГА

Раскрыв эту книгу, иной читатель досадливо поморщится – опять ему втюхивают чтиво о Бермудском треугольнике. Действительно, о причинах загадочных катастроф в этом районе Атлантики написано немало книг и статей. Почему же, тем не менее, существующая уже более 50 лет бермудская проблема по сей день не перестает быть «загадкой века»? Да потому что ее, эту проблему, годами эксплуатировали дилетанты, главной целью которых было стремление поразить воображение читателя и завоевать популярность. Их во многом умозрительные версии, лишенные научной основы, столь долго кочевали из одних публикаций в другие, что, в конце концов, сформировали в читательской аудитории скептическое отношение к теме.

Книга Бориса Островского, которую вы, уважаемый читатель, держите сейчас в руках, принципиально отличается от произведений его предшественников. Имея за плечами многолетний опыт научной работы, автор впервые предпринял попытку объяснить природу загадочных явлений в Треугольнике (световые эффекты в небе и под водой, нарушение функций навигационных приборов, бесследное исчезновение кораблей и самолетов, и др.) с позиции «классических» наук – физики, геологии, океанографии и проч. Будучи врачом, Островский на профессиональном уровне смог навести мосты между рядом бермудских феноменов и сведениями из биологии, физиологии, психиатрии. При этом он опирался на официальные документы комиссий по расследованию катастроф, а также на письменные рапорты летчиков и моряков. В результате родилась гипотеза, которая объясняет причины некоторых загадочных техногенных катастроф, как в Треугольнике, так и в других сейсмоактивных регионах планеты. Тем самым, тема вышла далеко за рамки собственно Треугольника, обрела общепланетарный масштаб.

Предложенное автором объяснение «бермудских феноменов» специфическими геофизическими процессами не противоречит общепризнанным положениям геологии, и может рассматриваться как научная гипотеза, представляющая интерес для специалистов.

Что же касается литературных особенностей книги, то научная проблематика изложена в ней столь популярно, что доступна пониманию даже старшекласснику. Как отмечает интернет-магазин Book-Ru, «книга Бориса Островского читается на одном дыхании как лихо закрученный детектив».

Лев Эппельбаум

Профессор геофизики

Тель-Авивского университета, Израиль

член Российской академии естественных наук

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО К ЧЕТВЕРТОМУ ИЗДАНИЮ

Со дня публикации моей первой книги о Бермудском треугольнике прошло 19 лет. За это время я почерпнул из литературных источников ряд новых фактов, которые могли бы дополнить мой труд, сделать его более содержательным. Так на свет появилось второе издание, потом третье. Но «новые факты» будут, очевидно, появляться и впредь, и если из-за этого каждый раз переписывать книгу...

И все же!..

С начала нынешнего XXI века что-то непонятное происходит с нашей планетой. Бермудские феномены, которые прежде концентрировались в ограниченной акватории Северо-Западной Атлантики, стремительно распространяются по всей земной поверхности. Землетрясения, извержения вулканов, цунами, ураганы с пугающей частотой вызывают техногенные катастрофы, уничтожают лесные массивы, уносят жизни тысяч людей. Тенденция нарастает. Геофизики и климатологи бьют тревогу: мы с ускорением приближаемся к точке невозврата!

Из-за чего взбунтовалась планета? Сметут ли природные стихии нашу цивилизацию с лица Земли? Случится ли это уже при нынешнем поколении? Может ли человечество спастись от гибели?

Вот подобные животрепещущие вопросы и побудили меня к написанию этой книги.

Автор

*Посвящаю памяти моего отца
Иосифа Львовича Островского*

ЧАСТЬ I ОГНИ В ОКЕАНЕ

*Самое удивительное в тайнах то, что они существуют.
Гильберт Кит Честертон*

1. ХРОНИКА, ЛЕДЕНЯЩАЯ ДУШУ

Этот день не предвещал ничего дурного. И уж тем более—страшного, эхом отозвавшегося во всех концах Света. Между тем, даже скупая хроника того дня леденит душу. Вот она...

5 декабря 1945 года

14 часов 10 минут.

С авиабазы военно-морских сил США (Форт-Лодердейл), расположенной на южном побережье Флориды, поднялось в воздух 19-е звено в составе пяти бомбардировщиков. Самолёты взяли курс на северо-восток в Саргассово море. Здесь, вблизи небольшого острова Бимини, должны были состояться манёвры. Время, отпущенное на тренировочный полет, – 2 часа. 19-е звено возглавлял опытный пилот-инструктор, лейтенант Тейлор. Члены экипажей тоже не были новичками в лётном деле. Погода, по сообщению пилотов, стояла «идеальная». Сбросив бомбы на учебную цель, самолёты повернули обратно.

15 часов 15 минут.

Контрольный пункт Форта Лодердейл принимает тревожные радиосообщения:

Лейтенант Тейлор: «Мы вызываем контрольный пункт. Опасная ситуация. Кажется, мы сбились с курса. Мы не видим землю... Повторяю. Мы не видим землю...»

Контрольный пункт: «Ваше местонахождение?»

Лейтенант Тейлор: «Мы не можем определить, где мы находимся. Кажется, мы заблудились».

Контрольный пункт: «Держите курс на запад».

Лейтенант Тейлор: «Мы не можем определить, в каком направлении запад. Что-то не так... Мы не можем определить направление. И море выглядит как-то странно...»

Диспетчеры на берегу поражены необычными сообщениями лейтенанта Тейлора. Внезапно возникшие радиопомехи прерывают контакт береговых служб с лётной группой. Но на побережье продолжают улавливать обрывки разговоров между пилотами. Из услышанного следует:

– на всех самолётах отказали навигационные приборы («стрелки компасов вращаются, как сумасшедшие», «компасы показывают разное направление»);

– горючего на самолётах остаётся только на 100 км, а земли не видно.

По всему побережью объявлена тревога. Навстречу терпящему бедствие 19-му звену командование направляет самолёты. Один из них вылетел с аэродрома на военной базе Банана Ривер. Это – двухмоторный гидросамолёт типа «Мартин Маринер». На его борту – 13 десантников. Особо обученную группу возглавляет офицер Комер.

Последнее, что слышат от заблудившегося 19-го звена, это отрывистые, полные отчаяния возгласы: «Мы полностью дезориентированы... Мы входим в белую воду...»

Вскоре даёт о себе знать поисковый самолёт «Мартин Маринер»: на высоте 1800 метров машина оказалась в зоне сильной турбулентности. Это было последнее сообщение «Мартина Маринера».

В течение первого часа поисков с воздуха наблюдаются громадные волны. Расстояния между волнами столь велики, что на них, как впоследствии рассказывали пилоты поисковых самолетов, могли бы разместиться целые аэродромы.

Поиски с воздуха прерываются из-за наступления темноты. Но военные суда в течение всей ночи бороздят воды, освещая их мощными прожекторами, в надежде подобрать на борт оказавшихся в океане пилотов 19-го звена. Или хотя бы найти какие-нибудь следы катастрофы. Но тщетно...

6 декабря. 8 часов 00 минут

Поиски продолжаются. В них участвуют уже 240 самолётов (ещё 67 дополнительных машин на авианосцах типа «Соломонс» были готовы в любую минуту взлететь в воздух), несколько подводных лодок, сотни частных самолётов, яхт и ботов. Позже на помощь прибывают самолёты с аэродрома Банана Ривер и корабли Британского флота. В это утро океан был спокоен, что позволяет пилотам вести машины совсем низко над водной поверхностью. И так – до самого вечера.

Последующие обследования 100 тысяч квадратных километров поверхности земли и воды над западной Атлантикой, Карибским морем, Мексиканским заливом, Флоридой и прилегающими островами ни к чему не приводят.

2. ЗАГАДКИ БЕРМУДСКОГО ТРЕУГОЛЬНИКА

Допустим, идёт человек по улице и внезапно падает. Разумеется, ничего необычного в этом нет, поскользнуться может каждый. А если на том же ровном месте в один и тот же день падают, скажем, семь человек? Гм... тоже ничего сверхъестественного. Такие совпадения, хоть и редко, но случаются. А вот если на ровной площади падают семь человек одновременно, возникает загадка, требующая объяснения...

Разве Бермудский треугольник не аналог? «Здесь терпят катастрофу суда и самолёты». «В других районах планеты такое тоже случается!» – «Да, но в Бермудском треугольнике катастрофы происходят при невыясненных обстоятельствах». «На других морских и воздушных трассах планеты тоже не всегда удаётся установить причину катастрофы». «Но в Бермудском треугольнике катастрофы происходят гораздо чаще». «Что ж, возможно, природные особенности района создают трудности для полётов и плаваний». «Лишь отчасти: суда и самолёты иногда исчезают здесь и при хорошей погоде».

«Бермудский треугольник» – откуда произошло это название, будоражащее воображение людей и ставшее сенсацией века? Со временем стал вырисовываться район наибольшей плотности исчезновений, расположенный между Бермудскими островами, южной Флоридой и островом Пуэрто-Рико. Очертания района обрели форму треугольника.¹

В 1950 году корреспондент агентства «Ассошиэйтед Пресс» И.Джонс сделал обзор кораблекрушений и авиакатастроф в этом районе. Но впервые название «Бермудский треугольник» применил Винценс Гаддис, опубликовавший в 1964 году сенсационную статью в журнале «Аргоси».

Уже при беглом ознакомлении с историей катастроф в Северо-Западной Атлантике можно заметить, что они необычны, что помимо известных причин, обуславливающих трагедии на море, на этом пятачке планеты действуют и какие-то другие силы.

Допустим, на судне или самолёте возникла опасная ситуация. В этих случаях с борта уходят в радиоэфир сигналы «SOS», а также позывные судна (самолёта) и его координаты. Сигналы принимаются на берегу, на других морских и воздушных судах, и в район бедствия устремляются спасательные команды. Своевременные поисковые акции позволяют спасти многие человеческие жизни. Но в Бермудском треугольнике все происходит как-то иначе: отсюда часто не поступают сигналы «SOS». Опасность обнаруживается столь неожиданно, и катастрофа происходит так стремительно, что люди не успевают что-то предпринять. Создаётся впечатление, что суда и самолёты исчезают в Бермудском треугольнике внезапно, будто проваливаются в ничто...

Считается, что сведения о загадочных кораблекрушениях в Северо-Западной Атлантике восходят к 1830 году. Но можно полагать, что суда в этом районе планеты стали исчезать гораздо раньше; в 1550 году Джакомо ди Гаэталди на составленной им географической карте мира обозначил Бермудские острова как «Острова дьявола».

В течение трёх столетий испанцы вели свои корабли с сокровищами вдоль берегов Флориды. Этот путь был особенно удобным, поскольку океанское течение Гольфстрим с его скоростью в 6 узлов способствовало более быстрому продвижению по морю. Многие из кораблей никогда больше не увидели берегов. Воды у южной Флориды стали заклётым местом для испанских моряков; впоследствии район окрестили «Кругом ада».

¹ Хотя большая часть Треугольника занимает широты, близкие к экватору, о нем принято говорить, как о районе, лежащем в Северной Атлантике. Атлантический океан простирается по обе стороны экватора, разделяющего нашу планету на Северное и Южное полушария; Бермудский треугольник лежит в Северном полушарии.

С развитием судоходства стремительно растёт число акционерно-торговых обществ и страховых компаний. Стал вестись систематический учёт не возвратившихся домой кораблей, и судовладельцы все чаще задавались вопросом: почему несчастья особенно часто происходят именно в этом районе Атлантики? В те далёкие времена ещё не существовало разветвлённой службы погоды, поэтому потери удавалось списывать за счёт штормов и ураганов. Одни грели на этом руки, другие теряли состояния. Словом, все шло своим чередом. Но вот в Бермудском треугольнике зарегистрировано событие, не имевшее аналогов. В 1840 году недалеко от Багамских островов обнаружено французское судно без единого человека на борту. Оно дрейфовало с поднятыми парусами. Уж не замешаны ли здесь пираты? Нет, на борту оказался нетронутым ценный груз, среди которого и большое количество выдержанного вина. А какой уважающий себя пират оставит без внимания доброе вино?! Быть может, судно попало в сильный шторм и членов команды смыло с палубы высокими волнами? Но и от этого предположения пришлось отказаться – при осмотре судна никаких повреждений обнаружено не было. Все на палубе, в каютах и трюмах оставалось на своих местах, отсутствовала лишь команда.

Подобные случаи стали повторяться. Куда исчезают люди, при каких обстоятельствах они покидают суда, оставляя на них свои богатства? По сей день это остаётся загадкой, а у моряков крепнет убеждение, что трагедии в Треугольнике обуславливаются явно таинственными причинами. Распространяются слухи, будто в этом районе действует какая-то сверхъестественная сила, вызывающая безумие; от сильного и безотчётного страха моряки начинают метаться по палубе, в конце концов, выпрыгивают за борт и тонут. Люди, не склонные к мистике, пытались объяснить бермудские трагедии сильными океанскими течениями, подводными хребтами и коварными мелями. Но вот с появлением авиации здесь стали исчезать и самолёты...

После Второй мировой войны возросло морское и воздушное сообщение между Европой и Америкой, только по морю здесь за год совершается около 150 тысяч рейсов. Не потому ли увеличилось и число катастроф в Треугольнике? После войны возросло движение и на других морских и воздушных трассах планеты, однако нигде суда и самолёты не исчезали так часто, как в Северо-Западной Атлантике. Сообщается, что за отрезок времени в 30 лет здесь бесследно пропало более 100 судов и самолётов, то есть, в среднем 4 исчезновения в год!

29 января 1948 года здесь канул в лету 4-х моторный американский пассажирский самолёт «Стар Тигр». С 31 пассажиром на борту он вылетел с Азорских островов на Бермуды. Пилот сообщал о хорошей погоде и благоприятных условиях полёта, но вдруг умолк. Навсегда!

17 января 1949 года исчез (и тоже при благоприятной погоде) другой пассажирский самолёт «Стар Ариэль» с двадцатью пассажирами на борту. Через 35 минут после старта (самолёт летел с Бермудских островов на Ямайку) с ним была потеряна радиосвязь. Самолёт больше никто не видел. Через два дня в том же районе исчезло рыболовное судно. А в декабре 1949 года у берегов Флориды без вести пропало сразу 9 самолётов! Никаких сигналов бедствия от них не поступало.

Иногда диспетчерам береговых служб все же удавалось принять сообщение от терпящих бедствие. Но то, что они слышали по радио, было так необычно: «стрелки компасов вращаются как ненормальные», «небо кажется жёлтым», «море выглядит как-то странно». Можно ли по таким сведениям судить о какой-то опасности? Нет, конечно. И у служащих береговой охраны США невольно возникали сомнения в психическом здоровье тех, кто посылал подобные сообщения. А суда и самолёты продолжали исчезать.

На этом странности Треугольника не исчерпываются. Здесь при ясной погоде наблюдают в небе или над водной поверхностью светящиеся объекты шаро- и эллипсообразной формы. Они преследуют корабли и самолёты, развивая при этом колоссальные скорости. Иногда световые эффекты проявляются в виде «огненных столбов», которые вроде бы поднимаются из-под воды и упираются в облака. Многие очевидцы рассказывают, что при возникновении све-

товых явлений на судах и самолётах нарушается радиосвязь, выпадает функция навигационных приборов.

Другая странность – отсутствие каких-либо следов катастроф. Да, вопреки утверждениям инициаторов тайн, в водах Треугольника иногда обнаруживают обломки судов и самолётов, разбитые шлюпки, спасательные жилеты, и т.д. Но другие случаи, когда при самых тщательных поисках никаких следов катастрофы найти не удаётся, поражают воображение.

Можно рассказать и о том, как самолёты, пересекающие Бермудский треугольник, вдруг исчезают с экранов радаров береговых служб. Пилоты и моряки здесь теряют ориентацию. Что-то непонятное происходит и со временем – похоже, оно иногда замедляет ход. Этот ряд загадочных явлений в Северо-Западной Атлантике можно было бы продолжить, но позже мы рассмотрим каждую загадку в отдельности. Бермудский треугольник обрёл свою дурную славу не столько из-за множества катастроф, сколько благодаря именно тем загадочным явлениям, которые их сопровождают. Оговорюсь: аналогичные явления отмечаются и в других районах Земного шара. Но нигде столь часто, как в Бермудском треугольнике. Вот почему в дальнейшем я буду называть их бермудскими феноменами, независимо от того, в каком районе они обнаруживаются.

В одной из обзорных работ, посвящённых бермудской проблеме, выражается уверенность, что загадка «будет разгадана в ближайшем будущем: за неё всерьёз взялись учёные, снабжённые могучей техникой XX века». Эти оптимистические строки были написаны в 1976 году, спустя год после внесения в Генеральную Ассамблею ООН предложения о создании специальной комиссии по исследованию загадочных катастроф и исчезновений в Бермудском треугольнике. С тех пор прошло много лет. Загадка по сей день остаётся загадкой.

3. СЕНСАЦИЯ ВЕКА

Когда стало ясно, что продолжать поиски 19-го звена бессмысленно, была организована комиссия по расследованию инцидента. В её распоряжение стали поступать разные сведения. Вот одно из них. Незадолго до того, как командование бросило корабли и самолёты на розыски звена, пилот лейтенант Р.Виршинг совершал тренировочный полет вблизи побережья Флориды. При возвращении на базу его самолёт по непонятной причине отклонился от курса на 76 километров. Позже технический персонал аэродрома проверил навигационные приборы самолёта – они функционировали исправно. Виршинг послал соответствующее донесение командованию, но из-за развернувшихся вскоре событий, когда все военные службы на побережье были подняты по тревоге, об этом случае просто забыли. И вот донесение лейтенанта Виршинга легло на стол комиссии по расследованию.

Весьма вероятно, что нарушение функции компасов на самолётах Виршинга и 19-го звена обусловлено общей причиной, какой могли быть, например, возникшие в районе мощные магнитные возмущения. Виршинга не постигла трагическая судьба пилотов 19-го звена, очевидно, потому, что в поле его зрения были берега Флориды. Такое предположение объяснило бы и радиопомехи, которые отмечались при попытках связаться с заблудившейся группой. Известно, что между Флоридой и Багамами расположена область, в которой радиосвязь почти всегда затруднена, как полагают, из-за залегающих на дне океана магнитных руд. Но трудности в полете начались ещё до того, как оборвался радиокontakt с пилотами 19-го звена. Значит, дело не в магнитной аномалии...

Допустим, потеряв ориентацию, пилоты, вместо того, чтобы лететь на запад, к берегу, направились в открытый океан и, когда кончилось горючее, совершили посадку на воду. В этом случае они могли бы спастись: на самолётах имелись спасательные плоты, которые при аварийной ситуации автоматически сбрасываются на воду и надуваются. Тех нескольких минут, что самолёт ещё держится на плаву, вполне достаточно, чтобы люди успели на них перебраться. Возможно, так и было, но ведь никому из 14 членов летной группы спастись не удалось. Допустим, их смыло с плотов волнами. Но ведь у всех имелись и пробковые жилеты... Плоты не тонут. Пять самолётов – пять плотов. Тот факт, что при тщательных поисках ни один из них не был найден, ставит под сомнение возможность посадки на воду.

Среди сообщений, поступивших в комиссию, были и такие, которые указывали на возможность взрыва. Один из членов экипажа грузового самолёта, пролетавшего в тот злополучный день в Северо-Западной Атлантике, видел в небе «столб света», который можно было принять за пламя. Если то был взрыв, то необычайно мощный, так как со слов очевидца, огненный столб поднялся высоко над водой.

В распоряжение комиссии поступило ещё одно сообщение. В 19 часов 50 минут экипаж корабля «Гейнс Миллс» наблюдал в небе «огненный шар», и как раз в том районе, где по расчётам находилось 19-е звено. Предположим, это тоже был взрыв. Но не могли же пять самолётов взорваться одновременно! Может быть, то взорвался поисковый гидросамолёт «Мартин Маринер»? Ничего подобного! Как выяснилось, с ним поддерживалась радиосвязь и после появления светового эффекта. Если, однако, взрыва не было, то какова природа «огненного шара» и «столба света»?

Впрочем, одновременный взрыв пяти самолётов 19-го звена полностью исключать нельзя. Среди членов комиссии – представитель секретной службы. Ему известно, что в своё время рейхсфюрер СС Гиммлер рассматривал необычный способ уничтожения самолётов противника. Способ состоял в том, что в направлении летящих самолётов выстреливались большие количества измельчённой угольной пыли. Вслед за этим «угольные» облака поджигались ракетой. Человек, предложивший идею, немецкий профессор Ганс Эрхард, в то время нахо-

дился в лагере для интернированных. Он вошёл в контакт с американской разведкой и рассказал о своём изобретении. Профессор сообщил, что его метод с успехом применялся в воздушных боях на Европейском континенте.

Хотя Германия несколько месяцев назад капитулировала, не исключено, что сохранились отдельные недобитые фашистские группировки. Но как могли они оказаться у самых берегов США? Откуда осуществляют акты диверсии? Очевидно, с подводных лодок. С начала 1942 года немецкие субмарины подстерегали в Северо-Западной Атлантике транспортные корабли американцев, поставлявшие европейским союзникам боеприпасы и технику. Боевые действия немецкие подводники вели в основном ночью, днём они загорали, купались в океане и даже устраивали спортивные состязания на близлежащих пустынных островах. Быть может, члены экипажа одной или даже нескольких немецких субмарин нашли себе пристанище на таком островке, и вышеописанный способ поджигания угольных облаков мог бы объяснить одновременное воспламенение самолётов.

Возможен и другой вид диверсии. Известно, что на вооружении Советской Армии состояли радиомины Ф-10, они взрывались на расстоянии по радиосигналу. Осенью 1942 года немецким сапёрам удалось обнаружить одну такую мину, но потребовалось больше года, чтобы скопировать советский образец. Можно допустить, что в американские машины незадолго до их вылета диверсанты заложили взрывные устройства, а радиосигнал подавался с немецкой подводной лодки...

Однако в этой версии сильно смущает одно обстоятельство. 19-е звено стартовало с Форт-Лодердейл, на Майами, а поисковый «Мартин Маринер» вылетел с авиабазы на Банана Ривер. Неужели на всем побережье действует организованная сеть диверсантов?! Невероятно. Кроме того, эта версия не объясняет другие загадки. Например, поисковый «Мартин Маринер» на высоте 1800 метров попал в зону сильной турбулентности. По всем расчётам он должен был уже находиться в том же квадрате, что и 19-е звено. Но лейтенант Тейлор не сообщал ни о каких турбулентностях. Похоже, мощные воздушные потоки действовали на крайне ограниченном пространстве.

И ещё. Откуда вдруг взялись при относительно спокойной погоде большие волны, которые наблюдались в течение первого часа поисков? А огромные промежутки между волнами! Есть ли связь между исчезновением самолётов и этим явлением на море? И – самое поразительное: почему при тщательных поисках не обнаружились не только обломки самолётов, но даже пятна масла, обычно остающиеся на поверхности воды от затонувших судов и самолётов?! Загадки, загадки...

О результатах расследования можно судить по высказываниям членов комиссии, которые были позже опубликованы:

«Члены комиссии не могут выдвинуть даже сколько-нибудь обоснованной догадки, которая пролила бы свет на этот случай...»

«...Они исчезли так бесследно, будто улетели на Марс».

«Ещё не было такого, чтобы военная служба рассматривала случай бесследного исчезновения группы бомбардировщиков. Такое событие в мирное время представляется неразрешимой загадкой».

В своё время исчезновение 19-го звена было обозначено как «величайшая тайна в истории мировой авиации». Именно после этого события бермудская тема была возведена в ранг Сенсации Века. Но я не только поэтому начал книгу с рассмотрения трагедии 19-го звена. Дело в том, что это событие содержит в себе много тех самых загадочных явлений, которые я называл бермудскими феноменами. И путь к разрешению бермудской проблемы, конечно же, пролегает через объяснение их природы.

4. В ПОИСКАХ ГИПОТЕЗЫ

Год 1963 применительно к бермудской теме пресса назвала «урожайным» – в Северо-Западной Атлантике было зарегистрировано пять исчезновений. Именно с этого «урожайного» года сведения о загадочных событиях в Бермудском треугольнике стали систематически освещаться в мировой печати. Но, как считает немецкий журналист Гельмут Хёфлинг, толчком к тому, что читательская аудитория оказалась вовлечённой в бермудскую тему, послужило появление на свет двух книг американца Чарльза Берлитца. «Чарльз Берлитц, – пишет Хёфлинг, – подал материал более увлекательно, без отягчающих сложностей и тем самым вызвал интерес широких читательских кругов».

В книгах Берлитца читатель находит не только поражающие воображение описания загадочных событий, но и знакомится с существующими версиями. Если окинуть их мысленным взглядом, то можно обнаружить, что они как бы распадаются на два направления. Версии первого направления объясняют трагедии комплексом неблагоприятных для полётов и плаваний особенностями района: смерчи, ураганы, быстрые течения, подводные вулканы, коварные рифы; версии второго направления объясняют бермудские происшествия происками неизвестной цивилизации. (Представителей второго направления я буду впредь называть цивилизантами).

Берлитц лишь мельком упоминает о версиях первого направления, зато подробно описывает и развивает идею о незримом присутствии на Земле представителей неизвестной цивилизации, знакомит читателя с их авторами. Джордж Хардер, например, считает Землю своеобразным «космическим зоопарком», в котором гости из космоса проводят крупномасштабные эксперименты по селекции и генной инженерии. Джон Спенсер пишет: «Поскольку случаям бесследного исчезновения огромных судов при спокойном море, и самолётов, незадолго до их посадки, невозможно найти сколь-нибудь правдоподобного объяснения, то меня лично это заставляет думать, что они только могли быть изъяты с нашей планеты».

Версии о происках инопланетян основываются на сведениях о частом появлении в небе над Треугольником неопознанных летающих объектов (НЛО). Будто бы, смещая пространство-время, разумные существа из далёких миров, а возможно, и параллельной вселенной, как бы открывают окно в околоземное пространство, и это окно как раз выходит в Бермудский треугольник.

Другая версия принадлежит Ивану Т.Сандерсону. Согласно ей, гости из космоса, посетившие Землю несколько веков назад, разместили на дне Атлантики технические комплексы, предназначенные для передачи на их планету информации о развитии человечества. Информация передаётся не непрерывно, а через определённые интервалы времени, с помощью генераторов больших энергий. И если во время работы генераторов в этом районе Атлантики оказывается судно или самолёт, то происходит катастрофа.

Все эти версии, не раздумывая, можно было бы отнести к фантастике, если бы их авторы были людьми, далёкими от науки. Но Спенсер, как отмечает Берлитц, «является членом исследовательской группы по изучению НЛО, в состав которой входят высокопоставленные чиновники американского правительства, курирующие флот и НАСА». Хардер – профессор машиностроения. Сандерсон (тоже профессор) – учредитель Общества по исследованию аномальных явлений. Можно, конечно, сказать, что версии второго направления не становятся менее фантастичными оттого, что их высказывают люди науки. Не будем, однако, торопиться, проблема на самом деле сложнее, чем кажется на первый взгляд. Попробуем порассуждать сами.

Любая катастрофа требует выяснения причин, и здесь опираются на накопленный опыт. Так, если несчастье с самолетом произошло при благоприятной погоде, то предполагают причину «внутреннюю» – техническую неполадку на борту или ошибку пилота. Если же ката-

строфа совпала во времени с внезапно налетевшим ураганом, то причину мы видим в разыгравшейся стихии. Зададим, однако, вопрос: можно ли объяснить бесследное исчезновение пяти бомбардировщиков и одного гидросамолёта человеческой ошибкой или техническими неполадками? Вы говорите, такое невозможно. Согласен. Значит, причина внешняя. Тогда следующий вопрос: можно ли объяснить отсутствие следов катастрофы от шести самолётов какой-нибудь естественной причиной? Вот вы и призадумались. Быть может, 5 декабря 1945 года на ограниченном пространстве в Атлантике одновременно восстали все известные нам стихии? Воображение рисует страшную картину: магнитная буря нарушила радиосвязь и функцию компасов; ураган пообломал крылья у всех шести самолётов, а действующие в это же время подводные вулканы засосали в свои недра все следы катастрофы. Однако подобное совпадение во времени и пространстве проявлений разных стихий здравый смысл тоже допустить не хочет. Если же, вопреки здравому смыслу (а вопреки ему иногда думать даже необходимо), мы допустим возможность такого совпадения, то на ум невольно придёт мысль о вмешательстве сверхъестественных сил. Но поскольку мы не склонны к мистике, придётся отбросить мысль о случайном совпадении разных факторов и вернуться к идее одной общей причины. Не правда ли, образовался как бы замкнутый круг? А выход из него представляется только один: отказаться от попыток объяснить событие слепыми стихиями и обратиться к причине, действующей разумно и целенаправленно. Поскольку нет оснований предполагать, что бермудские катастрофы на протяжении многих лет устраивает какая-то террористическая организация, то невольно напрашивается мысль, что это происки цивилизации неизвестной, вероятно, инопланетной. Вы, конечно, смущены: заключение, к которому подвела вас неумолимая логика, действительно смахивает на сюжет из устаревшей фантастической литературы. Но другого выхода нет, ибо объяснить одновременное исчезновение шести самолётов разными причинами вообще невозможно.

Идея, высказанная профессором Сандерсоном, послужила основанием, на котором Берлитц выстроил собственную гипотезу о «воздействии снизу». Полагаю, что людям, не читавшим книг Берлитца, было бы интересно ознакомиться с нею.

Гипотеза утвердилась на трёх опорных пунктах. Первый – публикация о том, что на дне Бермудского треугольника, между полуостровом Флорида и Багамскими островами, методом эхолокации обнаружено большое возвышение, напоминающее пирамиду. Объект находится недалеко от района, где, по мнению атлантологов, некогда был огромный остров. Находка на морском дне позволила Берлитцу предположить, что «пирамиду» построили жители древней Атлантиды. Идея, конечно, спорная, особенно если учесть, что дно Северной Атлантики усеяно (во многом конусообразными) вулканами. Допустим, однако, что пирамиду построили атланты. Но ведь и тогда остаются необъяснёнными катастрофы в Бермудском треугольнике – что ж с того, что на дне морском покоятся руины древней цивилизации! Однако от пирамиды легче перебросить мост ко второму опорному пункту. Ход мысли таков: коль скоро существует «рукотворная» пирамида, весьма вероятно, существуют и другие продукты затонувшей цивилизации...

В 1929 году Конан Дойль опубликовал повесть «Маракотова бездна», о процветающей под водой высокоразвитой цивилизации атлантов. Английский писатель, не мудрствуя лукаво, отнёс своё произведение к жанру фантастики. По этой причине его повесть как-то несолидно привлекать к обоснованию естественнонаучной гипотезы. Но вот Мансон Валентайн, соотечественник Берлитца, высказывает предположение, что приспособившиеся к жизни под водой жители древней Атлантиды захватывают суда и самолёты. Валентайн – доктор археологии, к тому же увлекается океанографией. Мнение человека науки можно не только привести в книге, но не зазорно и самого пригласить в соавторы (обе книги о Бермудском треугольнике Берлитц написал в соавторстве с Мансоном Валентайном). В то же время сам Берлитц признает, что теория о существовании под водой гуманоидной цивилизации выглядит несколько фанта-

стично. Более вероятным ему представляется участие в бермудских трагедиях лазерного излучения со дна моря. Здесь Берлитц выстраивает второй опорный пункт гипотезы – ссылается на высказывание Эдгара Кейси (1877-1945), известного в США спирита и ясновидца. Кейси «ясно узрел» на глубине полтора километра в районе острова Бимини источники энергии в виде кристаллов, созданные жителями древней Атлантиды.

Как известно, кристаллы служат важным элементом в некоторых лазерах. Кейси умер за 15 лет до появления первых лазеров. Это обстоятельство, по мнению Берлитца, доказывает ясновидческие способности Кейси, а, следовательно, подтверждает его, Берлитца, гипотезу: технические устройства атлантов функционируют на морском дне тысячелетия; излучаемая ими энергия по сей день влияет на компасы и электронную аппаратуру судов и самолётов, пересекающих Бермудский треугольник.²

В качестве третьего опорного пункта Берлитц привлекает гипотезу канадца Рональда Ваддингтона. Последний предположил существование подводных вулканов, которые периодически выбрасывают из своих недр неизвестные науке намагниченные и радиоактивные вещества. Пронизывая толщу воды со скоростью торпеды, эти вещества поражают суда, а создаваемые ими магнитные возмущения нарушают работу электронных приборов на пролетающих вблизи самолётов.

Как, однако, увязывается гипотеза Ваддингтона с проблемой Атлантиды? Довольно странно: «Хотя гипотеза Ваддингтона не имеет связи между проблемой Атлантиды и теперешними событиями в Бермудском треугольнике, – пишет Берлитц, – не исключено (курсив наш – Б.О.), что описанные им явления представляют побочный продукт катастрофы, в результате которой бывшая империя атлантов погрузилась в море».

Берлитц так много страниц посвящает атлантологии, что невольно задаешься вопросом: а какую, собственно, цель преследует автор – объяснить загадки Треугольника или укрепить гипотезу об Атлантиде? «Существование Атлантиды в прошлом и сегодняшнее существование Бермудского треугольника, – пишет Берлитц, – представляют собой две полные таинственности загадки, ответы на которые скрываются в глубинах Атлантического океана. Разрешение одной загадки поведёт, видимо, к разрешению второй».

Но какую из двух загадок Берлитц считает «первой», а какую – «второй», – об этом умалчивается. Между тем при проведении исследования необходимо чётко разделять фактический материал на тот, который нужно объяснять, и которым нужно объяснять. Событиями в Бермудском треугольнике обосновать существование Атлантиды в прошлом никак нельзя. Потому что причины их пока не разгаданы. Но ведь и загадки Треугольника невозможно объяснить сведениями о легендарной Атлантиде...³

² В 1927 году русский писатель Алексей Толстой издал приключенческий роман «Гиперболоид инженера Гарина». Герой произведения сконструировал прибор, генерирующий поток электромагнитных лучей. Нужный эффект достигался оптическими методами: лучи фокусировались в тонкий шнур при помощи двух обращённых друг к другу гиперболических поверхностей и выходили из прибора строго параллельно. Гарин объявил войну всему миру и лучами своих гиперболоидов поражал с больших расстояний суда и самолёты. Толстой пытался обосновать конструкцию гиперболоида в соответствии с уровнем знаний того времени. При этом писателя консультировал крупный физик профессор Лебедев. Примечательно, что все ранее предлагаемые конструкции для генерации концентрированной лучистой энергии, в том числе и гиперболоид Гарина, мыслились в рамках физической оптики. Вот почему в старых описаниях подобных аппаратов желаемый эффект достигался оптическими методами: лучи отражаются, фокусируются. Между тем, создание прибора, генерирующего параллельные лучи на основе оптики, принципиально невозможно. О том, что такое устройство сожжёт прежде всего самое себя, было известно физикам-оптикам, отчего они и не верили в возможность создания гиперболоида. Однако прибор, генерирующий параллельные лучи, был все же создан. Решающее слово при этом сказала не оптика, а квантовая механика. Вот почему лазеры имеют ещё одно название – квантовые генераторы. Берлитц, судя по всему, не консультировался с физиками: лучистая энергия со дна моря не достигнет поверхности, будет рассеиваться в толще воды.

³ «Любители романтических грёз о затонувшей Атлантиде вольны предаваться фантазиям, – писал известный путешественник Тур Хейердал. – Но самое лучшее, что они пока могут сделать по отношению к критически настроенным учёным, это сказать: вы не опровергли ещё существование Атлантиды». «Гипотеза» Берлитца по сути представляет собой попытку объяснить одни загадки другими загадками. Подобным методам доказательств наука пока не придумала названия. Я бы назвал

Берлитц: «Большинство комментаторов, затрагивающих события в Бермудском треугольнике, ограничиваются тем, что характеризуют их как неподдающиеся объяснению загадки. Но некоторые из наиболее вдумчивых исследователей считают, что таинственные исчезновения судов, самолётов и людей связаны с деятельностью разумных земных и неземных сил – точка зрения, возникшая, быть может, потому, что нет другого логического объяснения феномена».

В этом заключении Берлитца, если к нему внимательно приглядеться, таится логическая ошибка. На подобных ошибках строятся анекдоты, один из которых позволю себе привести.

Во время археологических раскопок в Египте нашли проволоку. Арабские учёные решили, что уже во времена фараонов существовал проволочный телеграф. В Израиле тоже копали землю, но проволоку не нашли. Это позволило израильтянам заявить, что в то время как египтяне эксплуатировали проволочный телеграф, у евреев уже был беспроводный! Не правда ли, резюме очевидно: отсутствие доказательств не может использоваться в качестве доказательства...

Почему же ни одна из существующих версий не получила всеобщего признания? Почему бермудская проблема на протяжении десятилетий остаётся «загадкой века»? Причин тому, очевидно, две:

Во-первых, хотя версии первого направления и опираются на соответствующие знания, все они по существу «подогнаны» к отдельным случаям. А ведь назначение гипотез (и теорий тоже) состоит в том, чтобы дать объяснение совокупности схожих явлений, выявить в них общую закономерность.

Во-вторых, хотя версии второго направления и охватывают всю совокупность бермудских загадок, все они отличаются отсутствием доказательств. Между тем научной гипотезой является не всякая догадка, но лишь предположение, подтверждаемое фактами и человеческим опытом.

То, что на протяжении десятилетий не удаётся создать обоснованную концепцию, охватывающую бермудскую проблему в целом, дал кое-кому повод поставить под сомнение существование самой проблемы. «Пытаться найти одну общую причину всех исчезновений в Бермудском треугольнике не более логично, чем искать одну общую причину всем автомобильным катастрофам в Аризоне», – пишет один из исследователей. И заключает: «Завеса над тайной начнёт приоткрываться, если прекратить поиски общей теории, заняться рассмотрением каждого случая в отдельности».

Когда лет тридцать назад я сообщил моим друзьям, что задумал писать книгу о Бермудском треугольнике, то наиболее знакомые с проблемой, стали отговаривать. «Тема устарела, – говорили одни, – о Треугольнике давно ничего не пишут». Не пишут потому, отвечал я, что нет новых идей. «О Треугольнике написаны уже горы книг, – убеждали другие, – тема исчерпала себя». На тему любви, возражал я, написано неизмеримо больше. Но можно ли утверждать, что она исчерпана? И не будет исчерпана никогда, потому что любовь – Тайнство вечное.

Конечно, естественнонаучные загадки, в отличие от любовной темы, не могут существовать вечно. Что же касается объяснимого скепсиса, то должен заметить: во все времена находились люди, которые к теме любви, этому самому прекрасному чувству, относились если не скептически, то довольно спокойно. Но разве это перечёркивает значимость самой темы?!

«Бермудский треугольник – крепкий орешек, – не унимались друзья, – проблему уже пытались решать люди, чьи профессиональные знания, по крайней мере, имеют отношение к теме: геологи, физики, океанографы. А ты – врач. Ну, скажи, что общего имеет твоя психиатрия с проблемой Бермудского треугольника?»

Честно говоря, у меня самого не было тогда уверенности в успехе. Но как сказал кто-то из великих: «Дорогу осилит идущий!».

Разумеется, одной дерзости недостаточно, чтобы построить серьезную естественнонаучную концепцию. Но у меня имелись некоторые предпосылки взяться за эту непростую задачу. И скрывались они, как ни странно, именно в области моей профессии: познания из биологии, физиологии и психиатрии позволят, думалось, разрешить эту «великую загадку Земли». Была, правда, ещё одна предпосылка. Но об этом в следующей главе.

5. «СТАЛО СКУЧНО ЖИТЬ...»

Эту книгу я пишу преимущественно для тех, кого занимает вопрос: в каком же уголке бермудской проблемы запрятан ключ к её разрешению. Вот почему я приглашаю сейчас моих читателей отправиться на поиски этого ключа. Сразу предупреждаю: поспешность здесь недопустима. Опыт предшественников показывает, что нам предстоит одно из самых трудных путешествий. Говорят, на ошибках учатся. Это верно. Но лучше учиться на ошибках других, чем на своих собственных.

Главная опасность, которая подстерегает нас на пути, – это стремление во что бы то ни стало приобщиться к какой-нибудь тайне. Вообще-то влечение к тайне – позитивный фактор, стимулирующий творческий поиск. Но если такое влечение переходит в самоцель, то первоначальная цель может быть упущена. Опасность усугубляется тем, что порой трудно заметить ту грань, где влечение к тайне превращается в самоцель.

**ЗАТОНУВШАЯ АТЛАНТИДА ПРОЦВЕТАЕТ И ПОХИЩАЕТ СУДА И САМОЛЁТЫ!
ЛАЗЕРНОЕ ИЗЛУЧЕНИЕ СО ДНА МОРЯ!**

ВОЗМОЖНО, ВАШИ ДРУЗЬЯ НАХОДЯТСЯ СЕЙЧАС В МАРСИАНСКОМ ЗОО-ПАРКЕ!

Подобными заголовками пестрели страницы американских газет в начале бермудского бума. Многие были тогда охвачены паникой и готовились к концу света. Гипотезы, объясняющие исчезновения в Треугольнике сугубо природными причинами, как-то не замечались. Людям хотелось верить в тайны, и спрос этот удовлетворялся сполна. Когда в ноябре 1970 года возникло подозрение, что прогулочная яхта «Джилли Бин» затонула где-то вблизи Багамских островов, об этом немедленно затрубили газеты. Подробно сообщалось о пассажирах яхты, её оснащении и поисковых акциях. Но вот «Джилли Бин» неожиданно для всех благополучно вернулась к своему причалу. Известие о том, что яхта целой и невредимой пришла в Майами, не получило такой прессы, как первоначальное сообщение о её исчезновении.

В погоне за сенсациями порой происходят казусы. В 1980 году советское океанографическое судно «Витязь» возвращалось из плавания по Атлантике на родину. Во время короткой остановки в Лиссабоне на борту судна состоялась пресс-конференция. На вопросы отвечал руководитель научной экспедиции А. Аксёнов. Кто-то из журналистов спросил: верит ли он, профессор, что некогда действительно существовал в океане остров, вместе с которым ушла под воду высокоразвитая цивилизация?

Аксёнов ответил уклончиво, заметив только, что «некоторые данные археологических исследований представляют определённый интерес». При этом он сослался на подводные съёмки в Северной Атлантике, сделанные морской экспедицией Московского университета. А по пути домой профессор с изумлением узнал, что возглавляемая им экспедиция... открыла Атлантиду. Об этом сообщали крупнейшие западные телеграфные агентства. Радиостанция судна приняла радиограмму на имя Аксенова, Москва требовала объяснений. Поступили и другие телеграммы: редакции ряда газет и журналов просили срочно подготовить материал о сенсационном открытии.

В Москве Аксенова ждало множество писем, одно из которых было и от Чарльза Берлица. Берлиц писал, что под водой в районе Бермудского треугольника находится странная пирамида высотой 500 футов. Автор нашумевших на весь мир бестселлеров предлагал советскому учёному сотрудничество. «Я найду пирамиды, – писал Берлиц, – и докажу, что это не что иное, как погибшая древняя цивилизация, и тогда придётся переписать все учебники истории».

Аксёнов в таком предприятии участвовать не захотел и отклонил сотрудничество. «Хватит с меня тайн Атлантиды, – заявил он. – Поэтому от бермудских тайн тоже избавьте. Нет их там».

Итак, вторая опасность таится в чрезмерном скептицизме, что может привести к упрощенчеству, даже к полному отрицанию самой проблемы.

Успех всякого предприятия, как известно, во многом зависит от личных качеств «предпринимателя». Я вызвался возглавить поиски ключа к бермудской загадке, и это обязывает предоставить моим спутникам если не доказательства, то хотя бы некие предпосылки, вселяющие надежду на успех. Тут-то и нужно признаться, что долгое время мне ничего не было известно о бермудских загадках. Нет, конечно, я и раньше читал газеты и журналы, жадно выискивал в них всякого рода необычные истории. Дело в том, что я родился и большую часть жизни провёл в СССР, где мог знакомиться с новостями в мире науки исключительно по советским источникам. А источники эти бермудскую тему много лет просто замалчивали. Лишь с 70-х годов сведения о таинственных событиях в Северо-Западной Атлантике стали просачиваться в советскую печать. Их надо было как-то объяснять. Но объяснять по-советски, не пугая мирно трудящегося человека какими-то пришельцами из космоса! Приходилось обращаться за помощью к научным авторитетам.

Выбор пал на профессора Л.Бреховских, председателя Океанографической комиссии Академии наук СССР. В 1976 году в центральной партийной газете «Правда» публикуется статья маститого учёного, в которой «бермудские мифы» подвергаются уничтожающей критике. Профессор Бреховских, в частности, утверждает, что для объяснений бермудских трагедий нет необходимости прибегать к таинственным силам. «Аварийность в этом районе повышена из-за более сложных гидрометеорологических условий, вызываемых влиянием тёплых вод Гольфстрима. К тому же сравнительно сильное течение уносит обломки потерпевших бедствие воздушных и морских судов. Это в какой-то степени и является объяснением их бесследного исчезновения».

Вот так – просто и внятно!

Вскоре после выхода статьи её автор получает письмо от одной из читательниц из Подмосковья: «До вашей статьи была хоть в океане тайна, – жалуется женщина. – Вы своей статьёй её разрушили. В результате на свете стало очень скучно жить...»

Да, людям, «выросшим из детей», хочется верить в какие-то тайны, во что-то волшебное, внезапно превращённое в реальность. Всем тем, кто не перестаёт надеяться, верить и, главное, добиваться того, к чему стремишься!

«Бермудский треугольник не содержит в себе ничего недоступного пониманию, ничего сверхъестественного, – убеждает советского читателя профессор Бреховских. – Чем же можно объяснить появление все новых и новых страшных историй про Бермудский треугольник?» – вопрошает он. И отвечает: «Появление мифов... связано с погоней за сенсацией, так характерной для органов печати капиталистических стран в их конкурентной борьбе друг с другом. И надо сказать, что Бермудский треугольник многие годы честно служил им. Желая поразить читателя, авторы многих статей легко идут на искажение истины, а часто преподносят и заведомый вымысел».

Подобные комментарии в советской прессе можно было встретить не раз. Они касались не только проблемы Бермудского треугольника, но и других спорных тем, таких, например, как уфология, парапсихология. Понятно, что авторы критических статей – учёные и журналисты – выражали мнение партийных идеологов. Но можно ли утверждать, что они всегда были неправы? Знакомство с такой критикой не могло, в конце концов, не отразиться на моем восприятии «сенсаций по-западному». Меня, можно сказать, научили относиться к ним настороженно. С другой стороны, мой образ мышления формировался и под влиянием внутреннего протеста против навязываемого советским гражданам «материалистического» мировоззрения, в котором тайнам места нет. Я же верил в тайны и – не стыжусь признаться – верю в них и сегодня. Мне думается, что здоровый скептицизм в сочетании с дозированным стремлением

приобщиться к тайне может служить хорошей предпосылкой для успеха в предстоящем путешествии. Итак, в путь!

6. ЧЕЛОВЕК ПО ИМЕНИ КУШЕ

Перед нами две дороги. Уже вначале каждой из них видны развилки. Просто голова кругом идёт, когда задумываешься, в какую сторону сделать первый шаг. Гм... я предлагаю вот что. Давайте-ка сначала выберем какое-нибудь особо загадочное событие из истории Бермудского треугольника. Посмотрим, как его освещают разные авторы, попробуем отдать предпочтение одному из них. А там, глядишь, – предварительные выводы, которые удастся получить, подскажут, куда идти дальше.

Особо загадочным событием мне представляется как раз история с 19-м звеном: здесь не одно, а сразу пять исчезновений! Я решил подробнее разузнать об этой «величайшей тайне в истории мировой авиации». Но материал, с которым пришлось знакомиться, сразу же поверг в смятение.

...Живёт в Соединённых Штатах Америки человек по имени Лоуренс Куше, в прошлом пилот гражданской авиации, а позже – инструктор авиационной школы. После ухода с лётной службы стал он работать в библиотеке Аризонского университета. В свободное от служебных обязанностей время бывший пилот выискивал в старых газетах и архивных материалах всевозможные сведения о бермудских событиях. В результате многолетней и кропотливой работы он собрал уникальный материал, который и обобщил в своей книге, на анализе 53-х избранных им самим случаев.⁴ Но в отличие от большинства других авторов бывший пилот не видит в бермудской теме никакой загадки. Он объявил описанные цивилизантами события спекуляциями, и объединил их под общим названием – «Легенда». Книга Куше стала широко цитироваться, особенно противниками тайн, а сам автор признан ими чуть ли ни главным авторитетом по бермудской проблеме.

«Во многих случаях факты, приведённые в цитатах из официальных документов, значительно отличаются от фактов, воспроизводимых в Легенде, – пишет Куше в предисловии к своей книге. – Пусть читатель решает сам, какая из версий более соответствует действительности».

Что ж, последуем этому совету, сравним сведения из официальных документов, приводимые Лоуренсом Куше, – с описаниями Чарльза Берлитца. Сравнения проведём опять-таки на примере исчезновения 19-го звена.

Куше: «Многие факторы обусловили гибель 19-го звена, и самым решающим из них оказалась несостоятельность компасов лейтенанта Тейлора».

Берлицц: «Компасы отказали на всех пяти самолётах».

Куше: «Все пилоты 19-го звена, кроме Тейлора, были, по существу, курсантами, проходившими курс усовершенствования». «Не следует думать, что 19-е звено было созвездием асов...»

Берлицц: Члены группы были опытными пилотами.

Куше: «Тейлор был переведён в Форт-Лодердейл незадолго до этого полёта и недостаточно хорошо знал район. В результате он много раз менял курс, водил за собой звено взад и вперёд».

Берлицц: Факт умалчивается.

Куше: «Хотя в момент взлёта было «ясно», погода быстро портилась. Поисковые самолёты сообщали о сильной турбулентности и небезопасных лётных условиях...»

Берлицц указывает лишь на благоприятную погоду в момент взлёта.

Куше: «Хотя Тейлор и поручил вести звено одному из пилотов с исправным компасом, он не передал ему командования...»

⁴ Lawrence David Kusche "The Bermuda triangle mystery soled", New-York, 1975

Берлитц: «Тейлор передал командование капитану Стиверу».

Куше: «Исчезновение поискового самолёта тоже не представляется таинственным. «Мартин Маринер» взлетел в 19 часов 27 минут, и взрыв произошёл... как раз в том самом месте, где самолёт должен был находиться через 23 минуты полёта...»

Берлитц: «Маринер» поднялся в воздух и канул в вечность в ясную солнечную погоду. Световой эффект в атмосфере, что приняли за взрыв, наблюдался через три часа после исчезновения самолёта».

Куше: «Комиссия... сделала 56 заключений на основе тех показаний, которые были получены за 14 дней расследования. Как гласит «Заключение 37», самолёты 19-го звена совершили вынужденную посадку на воду в темноте... а «Заключение 38» констатирует, что «море было бурным, что создавало неблагоприятные условия для приводнения».

Берлитц: «Комиссия по расследованию была в полном недоумении».

Так что же, взвездные силы ни причём в этом обычном несчастном случае? Но как объясняет Куше исчезновения в Треугольнике? А никак. Бывший пилот утверждает, что «нет такой теории, которая позволила бы разгадать эту тайну», поскольку никакой тайны здесь просто не существует. Тому он приводит следующие аргументы:

– «Исчезновения происходят во всех районах океана и даже над сушей. В ходе своих исследований я обнаружил, что с 1850 года между штатами Новой Англии и Северной Европой исчезли или были оставлены экипажами почти двести судов».

– «Треугольнику приписывают исчезновения, происходившие и в других районах Земли... Если отметить на глобусе места всех исчезновений, приписываемых району Бермудского треугольника, то окажется, что они разместятся на территории, которая охватывает Карибское море, Мексиканский залив и большую часть Северной Атлантики...»

– «Некоторые из пропавших судов действительно проходили через Бермудский треугольник, однако нет никаких оснований утверждать, будто они исчезли именно там».

– «Легенда о Бермудском треугольнике – это искусственно сфабрикованная мистификация. Она возникла в результате небрежно проведённых расследований, а затем была доработана и увековечена авторами, которые с умыслом или без умысла использовали неверные теории, ошибочную аргументацию и всевозможные откровения, бьющие на сенсацию. Эту легенду повторяли такое бесчисленное количество раз, что, в конце концов, её стали воспринимать как нечто достоверное».

Если согласиться с приведенными высказываниями, то получается, что Бермудский треугольник отнюдь не уникален, что катастрофы в нем случаются не чаще, чем в других опасных для судоходства и полётов районах планеты. Следовательно, мы напрасно огороод городили, дурачили читателя бермудскими байками.

Не торопись, читатель. Уверю, что в бермудской проблеме не все так ясно и просто, как пытается представить Куше. В ней много интересного, любопытного, странного. И знаете, кто окончательно убедил меня в этом? Не поверите – советская пресса!

5 января 1983 года популярная в СССР «Литературная газета» публикует большую статью «Есть ли тайны в Бермудском треугольнике?» На этот раз бермудские загадки не объявляются, как прежде, «мифами», а определяются как «непознанные явления природы». Приводится замечание уже знакомого нам профессора Аксенова: «Вполне возможно открытие в океане самых неожиданных явлений, которые станут основанием для пересмотра давно сложившихся представлений». Если несколько лет назад профессор Бреховских утверждал, что в океане нет ничего таинственного, то сейчас цитируется высказывание немецкого учёного доктора П.Дитриха: «Нельзя исключить, что в Бермудском треугольнике существуют «тайны». Имя самого Бреховских в статье не упоминается (как-никак, советский учёный), зато откровенной критике подвергается американец Лоуренс Куше: «Вполне серьёзную естественнонаучную проблему он сводит к обычным пустякам...»

И далее. «Сверхъестественного там нет, но есть серьёзные отклонения от нормы... Здесь немало естественных опасностей. Бурный Гольфстрим, неожиданные смерчи, резкие перепады глубин, внезапные гигантские волны-убийцы, водовороты, мощные воздушные потоки, которые в течение секунд способны бросить реактивный лайнер на тысячу футов вниз». Почему эти «отклонения от нормы» сконцентрированы в столь ограниченном районе, и каковы их причины – на это пока ответа нет. Лишь в таком смысле существует тайна. Но как тайна естественная...

Совершенно очевидно: если одна из центральных советских газет признала, наконец, бермудскую проблему объективно существующей, значит – тайны в Треугольнике есть! Значит, не все в книгах Берлитца является мистификацией. Значит, в описаниях Куше должны таиться ошибки. Давайте проверим. Если удастся обнаружить в его книге некорректные приёмы и «хитрую» аргументацию, то это сможет послужить указанием на то, что приводимые в Легенде сведения соответствуют действительности. Они-то и будут служить главными ориентирами в нашем путешествии по бермудской проблеме.

7. ОГНИ В ОКЕАНЕ

Восемнадцать лет прошло с тех пор, когда в голове Христофора Колумба зародился дерзкий и величественный замысел – достичь восточных берегов Индии, обогнув Земной шар. И вот 3 августа 1492 года флотилия, состоявшая из трёх каравелл, покинула портовый город Палос, что на западном побережье Испании.

Замысел возник не сразу. Ещё в юности Колумб обнаруживает необычайную тягу к географии, он со страстью предаётся предметам, имеющим отношение к мореходному делу, – астрономии, геометрии, навигации. Осваивая науки, юноша постоянно ищет и находит подтверждения своей догадке о том, что Земля представляет собой сферу из тверди и воды, так что её поверхность можно обогнуть и вернуться к исходной точке. К его размышлениям примешивается глубокое религиозное переживание, которое придаёт им суеверную окраску, впрочем, благородную и возвышенную: себя он видит орудием в руках Божьих, избранным из всех людей для исполнения высокой цели. В Священном Писании он обнаруживает, как ему казалось, предсказание о грядущем своём открытии.

Когда Колумб вынашивал свой дерзкий замысел, Европа только просыпалась после долгой ночи религиозного фанатизма. В это время многие географические знания, добытые античными мудрецами, ещё оставались в забвении, а в Испании, наряду с монархами, властвовала инквизиция. Именно в это время и предстал Колумб перед собранием из университетских профессоров и духовных лиц в доминиканском монастыре Святого Стефана в Саламанке, чтобы изложить свои взгляды и испросить средства для экспедиции.

На аргументы Колумба, доказывающие шарообразность Земли, последовало: «Найдётся ли такой глупец, который поверил бы, что существуют антиподы, что ступни их ног обращены против наших, что они ходят пятками вверх, а головами вниз? Что есть на свете такое место, где деревья растут ветвями вниз, и где дождь, град и снег падают вверх? Выдумка об округлости Земли, – заключил свою речь оппонент, – повлекла за собою измышления об антиподах с пятками в воздухе, ибо эти философы, раз впав в заблуждение, упорствуют далее в своих нелепостях, одну обосновывая другой». А другой член комиссии, в общем-то, не возражавший против гипотезы о шарообразности Земли, добавил, что «если даже корабль и достигнет Индии, он все равно не сможет возвратиться, так как округлость Земли подобна склону горы, вверх по которому плыть невозможно даже при самых благоприятных ветрах». Высказывались замечания и такого рода, что Земной шар столь велик, что на путешествие вокруг него потребуются годы, а те, кто отважится на это, погибнут от голода и жажды, ибо корабль не вместит в себя провизию и пресную воду, необходимые на столь долгое время.

Между тем Колумб годами коллекционировал и изучал древние географические карты, многие из которых, как отмечают историки, представляют смесь истины и заблуждений. В них знания, воспринятые из античности и добытые в более поздние времена, соседствуют с простонародными небылицами и причудливыми домыслами. Бесценная коллекция Колумба особенно пополнилась после женитьбы, ибо жена была дочерью одного из самых прославленных мореплавателей того времени, итальянца Бартоломео Монис де Палестрелло.

Высочайшая подготовленность Колумба, конечно, сыграла свою положительную роль в экспедиции, поскольку даже отважные мореходы, не раз побывавшие в морских передрягах, считали предприятие Колумба не только рискованным, но и безрассудным. Не случайно среди экипажей трёх каравелл оказалось немало моряков, которые отправились в неведомое плавание по принуждению, их одолевали сомнения и дурные предчувствия. Не случайно и то, что, когда корабли проплывали мимо Канарских островов и на одном из них, Тенерифе, произошло извержение вулкана, моряки были повергнуты в ужас. Зрелище огромной горы, которая извергала из себя огонь и клубы дыма, они истолковали как плохое предзнаменование.

Вечером 15 сентября Колумб сам обнаруживает странное явление: стрелка компаса не показывает больше на север, она сместилась почти на 6 градусов к северо-западу. И чем дальше продвигаются корабли на запад, тем сильнее отклоняется. Об этом узнают матросы и решают, что какая-то нечистая сила отводит корабли с курса, не желая тем самым, чтобы они достигли цели. Обстановка накаляется, когда под утро мореплаватели становятся свидетелями ещё более впечатляющего и загадочного явления: на их пути между небом и морем возникает вдруг гигантский световой столб. На сей раз суеверные матросы, воспринявшие это как предостережение свыше, поднимают бунт и требуют возвращения домой. Однако капитан остаётся непреклонен, он умиряет команду.

Из-за слабого ветра парусники продвигались вперёд очень медленно и только через месяц достигли Саргассова моря. Иногда наступал полный штиль, когда воздух был столь неподвижным, что при свете свечи на палубе можно было читать книгу. Однообразно тянулись дни. Но вот однажды вахтенный на мачте закричал, что видит землю. Радости матросов не было предела. Каково же было их разочарование, когда оказалось, что в действительности увиденное было скоплением плавающих на воде бурых водорослей. Этот «живой ковёр», ещё больше замедлявший движение судов, расстился вплоть до горизонта, казалось, ему нет конца.

Матросов особенно тревожило необычное спокойствие моря. Они полагали, что это признак того, что до суши ещё далеко, ибо вблизи берегов на море бывает волнение; к тому же подходили к концу запасы питьевой воды. Вдруг 25 сентября, в воскресенье, без ветра поднялась большая волна. Колумб, убеждённый, что находится под надзором неусыпного ока Господнего, и руководим им в своём великом свершении, замечает в судовом дневнике, что волнение моря было ниспослано Провидением для умиротворения моряков, и сравнивает его с чудом, которое спасло пророка Моисея от гнева фараона. Перед его внутренним взором вновь и вновь проплывают, подобно фрагментам величественной панорамы, библейские сюжеты: по мановению руки Патриарха расступаются воды Красного моря; по обнажённому дну движутся толпы сынов израилевых на родину предков...

А тут новое «чудо» – вечером 11 октября, поднявшись на палубу, Колумб замечает вдали, над водной поверхностью, какой-то мерцающий огонь. Чтобы убедиться, что ему не мерещится, он указывает на светящийся объект своему помощнику, затем другому члену команды. И все они подтверждают, что видят огненные вспышки над водой.

На этом «чудеса» не заканчиваются. «Моряков привело в трепет зрелище метеорита, или, как записал Колумб в дневнике, пылающего пламени, которое словно бы падало с неба в море в лигах четырёх или пяти от них», – эту версию излагает в своей книге биограф Колумба Вашингтон Ирвинг. Писатель поясняет, что «метеоры наблюдаются всегда в ясном небе этих широт. В прозрачном воздухе восхитительной ночи, когда каждая звезда сверкает ярчайшим светом, они иногда оставляют за собой светящийся след... и вполне может напоминать пламя».

Известно, что Колумб записывал в судовой журнал факты и только факты. Но в записях, сделанных им 15 сентября 1492 года, ни о каком метеорите не говорится, сообщается лишь о «пламени», которое в течение некоторого времени «словно бы падало с неба в море».

Описания оптических явлений, зарегистрированных Колумбом в Саргассовом море, не привлекли внимания учёных. Это позволило Ирвингу предаться фантазиям: «Ещё раз или два видели они... вспышки, будто это был факел на рыбацьем челноке, попеременно поднимавшемся и опускавшемся на волнах, или в руке человека на берегу, который, переходя от дома к дому, то скрывался, то показывался...»

Что ж, биографу Колумба можно простить ту лёгкость, с которой он столь поэтично описал загадочные световые явления в Северо-Западной Атлантике. В описании Великих географических открытий такие детали не столь уж важны. Но то, что Куше, не задумываясь, ссылается на домыслы романиста (он тоже пишет о «метеорите» и о «факеле в руке человека») – по меньшей мере, странно. Ему ли, изучившему множество публикаций о Бермудском тре-

угольнике, не зная о тех оптических феноменах, которые в разные времена наблюдались в этом районе планеты!

О загадочных явлениях в Треугольнике говорят не только инициаторы тайн. Обратимся, например, к такому серьёзному научному учреждению, как Чехословацкая академия наук. В изданном ею энциклопедическом словаре значится: «Бермудский треугольник... известен до сих пор необъяснёнными катастрофами и исчезновениями судов и самолётов. Участники совместной советско-американской исследовательской программы в 1978 году зафиксировали здесь многочисленные оптические явления, нарушения земного магнетизма».

Единомышленники Куше высказывают сожаление по поводу того, что Берлитцу и иже с ним удалось обмануть авторов этой статьи в энциклопедии. Так, чешский геолог З.Кукал пишет, что «нарушения в поведении стрелки компаса могут быть вызваны влиянием кратковременных магнитных бурь, которые случаются всюду, в том числе и в Бермудском треугольнике».

Как, однако, Куше объясняет смещение стрелки компаса на судне Колумба? Очень просто: на Земле имеются такие районы, где компас указывает не на Северный магнитный, а на Северный географический полюс; во время описываемого события Колумб мог как раз оказаться в таком районе. Да, на Земле действительно имеются районы, в которых стрелка компаса «смотрит» на Северный географический полюс, где магнитное склонение нулевое.

Здесь, очевидно, следует пояснить, что такое магнитное склонение. Многие люди полагают, что стрелка магнитного компаса в любой точке Земли указывает на Северный географический полюс. В действительности это не так, обычно она несколько отклоняется от направления географического меридиана в сторону Северного магнитного полюса. Образующийся между меридианом и стрелкой компаса угол называется магнитным склонением. Величины магнитного склонения в разных районах земного шара весьма разнятся, что потребовало создания специальных геомагнитных карт. Чтобы стало ясно, сколь важную роль в навигации играет магнитное склонение, достаточно сказать, что если штурман судна или самолёта не будет соотносить показания навигационных приборов с геомагнитной картой, то он может сбиться с курса и даже полностью потерять ориентацию.

Может быть, в сентябре 1492 года Колумб пересекал такой район Атлантики? Не исключено. Вообще, если верить Куше, между бермудскими феноменами нет никакой связи. Но, логично рассуждая, такая связь должна быть, ибо концентрация аномальных явлений на относительно небольшом пятнышке Земного шара, каким является Бермудский треугольник, вряд ли может быть случайной.

8. «ДУЙ, ВЕТЕР, ДУЙ...»

4 марта 1918 года от острова Барбарос (Вест-Индия) отошёл углевоз «Циклоп» водоизмещением 19600 тонн, на борту которого было 309 человек и груз марганцевой руды. Это одно из самых больших судов в составе военно-морского флота США направлялось в Норфолк, но так туда и не прибыло. Несмотря на предпринятые поиски, никаких следов судна обнаружено не было. «Циклоп» даже не послал сигнала «SOS».

Было высказано предположение, что его торпедировали, но изучение немецких архивов после войны показало, что в этом районе Атлантики немецкие подводные лодки не появлялись. Кроме того, немцы обычно сообщали по радио об уничтожении крупных вражеских судов, однако ни в одной из сводок, переданных по радио, «Циклоп» не упоминался.

Представители военно-морских сил указывали на то, что погода была неплохая, во всяком случае, не настолько плохая, чтобы из-за неё пошло ко дну большое судно, которое не проплавало и девяти лет. Капитан «Циклопа» Джорж У. Уорли прослужил в военно-морском флоте 28 лет и командовал этим судном со дня его первого выхода в море в 1910 году.

После длительного расследования представитель министерства военно-морского флота заявил: «Исчезновение «Циклопа» – одна из самых трудноразрешимых загадок... Ни одна из выдвинутых теорий не объясняет сколько-нибудь удовлетворительно, как и при каких обстоятельствах пропало это судно».

Так представляет Легенду о «Циклопе» Куше. В начале нашего путешествия мы условились, что в поисках ключа к бермудской проблеме будем учитывать описания этого автора. И, судя по предварительному анализу, мы, похоже, на верном пути. Я бесконечно благодарен Лоуренсу Куше: своими «разоблачениями» Легенды он дал мне больше пищи для размышлений, чем оба бестселлера Чарльза Берлитца. И за то ещё, что он предоставил в наше распоряжение уникальную подборку из официальных сообщений – в протоколах военных ведомств, торговых и страховых компаний, а также в периодической печати.

«Вирджиниан Пайлот»

5 апреля 1918 года

Гибель американского углевоза. Ещё одна тайна океана». «Вашингтон, 14 апреля. «Циклоп», крупный углевоз американского военно-морского флота(...)не прибыл в порт назначения на побережье Атлантики, где его ждали 23 марта.⁵ Как известило министерство военно-морского флота, с судном нет связи(...) с 4 марта, и его судьба вызывает серьёзные опасения(...) В сообщении министерства говорится следующее: "(...)Трудно объяснить, почему «Циклоп» опаздывает с прибытием в порт назначения, поскольку радиосвязь с ним отсутствует со дня его выхода из порта на одном из островов Вест-Индии. Погода по пути следования «Циклопа» была вполне удовлетворительная... Конечно, «Циклоп» мог быть потоплен вражеским рейдером или подводной лодкой, но нет никаких данных о присутствии в этом районе океана каких-либо следов противника(...) Один из двух двигателей «Циклопа» был повреждён, и он шёл на пониженной скорости, используя только один двигатель. Но даже если бы оба его главных двигателя вышли из строя, он все же имел возможность послать сообщение по радио. Поиски «Циклопа» продолжаются».

«Вирджиниан пайлот»

16 апреля 1918 года

«...Официальные лица отказываются поверить, что огромный углевоз водоизмещением 19 000 тонн и находившиеся на его борту, кроме команды, 293 человека могли исчезнуть совершенно бесследно. Поэтому поисковым судам был отдан приказ тщательно обследовать каждый

⁵ Здесь и в следующей главе взятые в скобки многоточия проставлены самим Куше.

метр пути «Циклопа» и подойти к каждому из множества находящихся в зоне маршрута островов.

Представители военно-морских сил откровенно признали, что ни одна из теорий, пытающихся объяснить исчезновение «Циклопа» (...) не выдерживает проверки фактами(...).

О причине катастрофы можно было бы судить, если удалось бы найти затонувшее судно. Однако несчастье с ним могло случиться на любом отрезке заданного маршрута. Где искать? Представители военно-морских сил недоуменно разводят руками, но Куше глубоко убежден в том, что «Циклоп» затонул у берегов Норфолка, почти у самого порта назначения. Такую уверенность он черпает в сообщении водолаза военно-морских сил США Дина Хейвза, который в 1968 году на глубине 180 футов в 70 милях восточнее Норфолка случайно наткнулся на какое-то затонувшее судно. «Когда впоследствии Хейвзу показали фотографию «Циклопа», – пишет Куше, – у него не возникло никаких сомнений в том, что на дне лежал именно «Циклоп».

Если обнаруженное водолазом судно и было «Циклоп», то можно представить в какую развалину он превратился, пролежав под водой почти полвека! На дне Бермудского треугольника покоятся насквозь проржавевшие останки многих судов. Можно ли идентифицировать эти останки на глубине 180 футов, где видимость далеко не самая лучшая? Ответим на этот вопрос так: в некоторых случаях можно, если проводить целенаправленное исследование. Быть может, как раз такое исследование и провёл Хейвз? Ничуть не бывало. «Прежде чем начать исследование неизвестного корабля, – пишет Куше, – Хейвз был вынужден подняться на поверхность, а вскоре сильный ветер отнёс его судно на большое расстояние от места находки».

Итак, останки затонувшего неизвестно, когда судна не были даже исследованы! Непонятно, откуда у водолаза уверенность, что это был именно «Циклоп»?⁶

Редко какая теория основывается лишь на одном опорном пункте. Вот если найти дополнительные сведения, которые подкрепили бы заявление Хейвза!.. «Сообщение о том, что Хейвз наткнулся на затонувший «Циклоп», – читаем дальше у Куше, – послужило прологом к другому важному событию, позволившему найти ключ к решению загадки».

Как известно, наиболее частые причины кораблекрушений – сильные штормы. «И я пришёл к выводу, – развивает свою теорию Куше, – что если в те роковые дни в районе Норфолка действительно разразился шторм, то найденное Хейвзом затонувшее судно могло быть «Циклопом».

Догадку, однако, неплохо подтвердить фактами, и Куше запрашивает по телефону архивные сводки погоды для Восточного побережья США. В сводках говорится: «В начале марта 1918 года в Норфолке дул сильный ветер, скорость которого достигала 30 – 40 узлов. 8 марта он почти прекратился, но на следующее утро вновь усилился». Одним словом, в начале марта в районе Норфолка была ветреная погода.

Теперь Куше принимается решать головоломку, оперируя расстояниями, вероятной скоростью судна (учитывая при этом неисправность одного из двигателей) и даже скоростью Гольфстрима. Результат арифметических операций показал: «Циклоп» должен был прибыть в Норфолк не 13 марта, как указывает газета, а 10 марта. Почему разрушителью тайн понадобилась именно эта дата, станет ясно из дальнейшего.

Погодные условия, как возможная причина трагедии, конечно, обсуждались экспертами. Но каждый раз при анализе события такая возможность начинала выглядеть столь маловероятной, что её, в конце концов, отвергли. Министерство ВМС указывало на то, что погода была «не настолько плохая, чтобы из-за неё пошло ко дну большое судно». Но что бывшему пилоту

⁶ Чтобы показать, насколько известные методы опознания затонувших судов отличаются от методов, признаваемых Куше, приведу лишь один пример. В марте 1911 года пропало австралийское судно «Ионгаму». В 1958 году некто Георг Конрад, во время подводной охоты поднял с обнаруженного на глубине 35 метров парохода бронированный сейф. Английская фирма «Замки и сейфы Чаба и сына» получила фотографию сейфа и номер, выбитый на его стенке. Через неделю последовало заключение: «Сейф за №49825 был изготовлен нами в мае 1903 года по заказу фирмы «Армстронг» для парохода «Ионгаму».

мнение моряков! «Я был глубоко убеждён, – доказывает свою версию Куше, – что вопреки утверждениям газет, министерства военно-морского флота и капитанов судов в тот день (10 марта – Б.О.) в районе Норфолка разыгрался шторм».

Куше сетует на то, что при обсуждении возможных причин катастрофы комиссия по расследованию и газеты не учли этот шторм, и находит тому объяснение: весенние ветры и бури на суше менее ощутимы, чем на море. Противнику тайн нужна, однако, не просто штормовая погода, а шторм, достаточно сильный, чтобы потопить судно. И он рисует устрашающую картину, которая, по его мнению, должна окончательно убедить читателя в истинности его теории: «...Северный ветер при встрече с Гольфстримом поднимает волны гигантской величины, следовательно, можно было предположить, что буря пришла с севера. Ветер яростно врывается в могучее океанское течение, превращая его в бешеный клокочущий поток, который похоронил не один корабль».

Действительно, такая ужасная буря, какую живописует Куше, должна потопить не один корабль. Быть может, 10 марта 1918 года у берегов Норфолка потерпело катастрофу ещё несколько судов? Или хотя бы одно судно? Ничего подобного в книге Куше мы не находим. Почему же должен был пойти ко дну «Циклоп», почти новое судно, которым командует капитан с 28-летним стажем?!

Обратимся, однако, к другим строкам в книге Куше. Из них станет ясно, как неловко автор подгоняет факты под свою теорию. «...Ветер дул с юго-запада, постепенно усиливаясь, и к десяти часам утра 10 марта его скорость составляла 58 миль в час. После полудня ветер переменялся... К полуночи ветер утих».

Теперь понятно, почему противнику тайн было нужно, чтобы «Циклоп» прибыл в порт Норфолка не 13 марта, как указано в прессе, а 10 марта? Да потому, что как раз в ночь с 10 на 11 марта погода в районе Норфолка успокоилась. И оставалась спокойной в последующие дни.

Куше: «Целенаправленных поисков судна, обнаруженного Хейвзом, предпринято не было... Можно надеяться, что в ближайшее время судно Хейвза будет найдено вновь и опознано. Возможно, это и есть «Циклоп».

С тех пор, как водолаз Хейвз обнаружил на морском дне вблизи Норфолка неизвестное судно, до дня, когда я пишу эти строки, прошло более полувека. Загадка исчезновения «Циклопа» остаётся загадкой.

Допустим, однако, что Куше не смог «вычислить» шторм. Это, конечно, сильно подмочило бы его теорию, но вряд ли заставило отказаться от попыток придумать новую. Ибо у разрушителя тайн на подобные случаи заготовлен несокрушимый аргумент...

«Сан-Хуан Стар», суббота

16 октября 1971 года

«Владелец торгового судна «Эль Кэриб», которое уже на четыре дня опаздывает с прибытием из Барранкилья (Колумбия) в Санто-Доминго, заявил в пятницу, что, по его мнению, судно было захвачено и отведено на Кубу. Диего Бордас, владелец доминиканской судоходной фирмы «Бордас Лайна» (...) сообщил, что он пытается связаться по телефону с Гаваной, чтобы что-нибудь узнать о пропавшем судне...

«Если бы судно перевернулось, или начало тонуть, – сказал Бордас, – сработала бы сигнальная система, которая автоматически посылает в эфир сигнал бедствия. Кроме того, оба надувных спасательных плота были оборудованы автоматическими радиомаяками».

Я не случайно вслед за «Циклопом» обратился к истории с «Эль Кэриб». Дело в том, что обе истории заключают в себе одинаковые загадки. 542-футовый углевоз «Циклоп» – не какая-нибудь махонькая лодчонка, которая при сильном порыве ветра сразу опрокидывается. Зачастую большие суда, прежде чем пойти ко дну, агонизируют часами. Почему же «Циклоп» не послал сигнала «SOS»? Взрыв на борту? Но тогда на поверхности океана плавало бы огромное количество обломков, указывая на место, где затонуло судно. Значит, не взрыв. Поскольку

радиосвязь с «Циклопом» оборвалась в день выхода его из порта Барбадоса, 4 марта, следует полагать, что судно столкнулось с опасностью в самом начале пути. Но о какой опасности можно говорить, если в начале марта в районе Вест-Индских островов погода стояла благоприятная?!

Несчастье с «Эль Кэриб» тоже произошло в хорошую погоду. Судно и два спасательных плота на нем были оборудованы радиоаппаратурой, работающей в автоматическом режиме. Почему судно, встретившись с опасностью, не послало в эфир сигналы бедствия? Куда оно вообще могло испариться?

Куше: «Я не нашёл сообщений о штормах в районе Карибского моря в тот период времени, когда исчез «Эль Кэриб», однако это вовсе не значит, что погода там была хорошая».

9. ПИРАТЫ, НА ПОМОЩЬ!

Сколь таинственными не казались бы бесследные исчезновения судов в Бермудском треугольнике, такие аргументы противников тайн, как запоздалые или недостаточно интенсивные поиски следов катастрофы, почти невозможно опровергнуть. А как объяснить случаи, когда суда, считавшиеся погибшими, неожиданно обнаруживаются, но без людей? Иногда даже – со спасательными шлюпками на борту.

Парусник «Джеймс Честер» дрейфовал в Северной Атлантике. 28 февраля 1855 года его случайно обнаружили моряки судна «Маратон». Когда оба парусника сблизились, капитан «Маратона» приказал спустить шлюпку и сам отправился на покинутый корабль. Команды на нем не было. Между тем все спасательные шлюпки оставались на местах. В кладовых и на камбузе было достаточно продовольствия и пресной воды. Груз оказался в полной сохранности. Парусное снаряжение тоже было в хорошем состоянии. В течение нескольких месяцев в портах ожидали сообщений о судьбе команды или появления кого-либо из экипажа «Джеймса Честера». Тщетно...

В 1955 году в Бермудском треугольнике было обнаружено полузатопленное судно «Кон-немара». На борту не было ни души, хотя все шлюпки оставались на своих местах.

Не все подобные случаи, конечно, я заимствовал у Лоуренса Куше. Если противник тайн и рассказывал о безлюдных кораблях, то избегал обсуждать вопрос о спасательных шлюпках.

«Вирджиниан Пайлот»

5 февраля 1921 года

«Вчера вечером стало доподлинно известно, что шхуна, покинутая экипажем(...) это «Кэррол А.Диринг» (...) В сентябре прошлого года шхуна отправилась в Южную Америку под командованием капитана Меррита, одного из её владельцев; другим её владельцем был Дж.Дж.Диринг, который и назвал судно в честь своего сына Кэррола. Через несколько дней после начала плавания капитан Меррит заболел и вынужден был вернуться домой(...)

66-летний капитан Уормуэлл, старый морской волк, который уже три года как списался на берег, принял, однако, командование шхуной... Он благополучно проделал весь путь до Южной Америки и обратно, до Дайамонд Боулз, где с «Кэррол А.Диринг» произошло какое-то несчастье. Но почему судно под всеми парусами и без единого повреждения оказалось покинуто экипажем – это до сих пор остаётся тайной. Никаких известий о капитане Уормуэлле или членах его экипажа у нас нет...»

Загадки порождают догадки. Сначала возникло предположение о бунте на корабле. Но через короткое время начали поступать сообщения о том, что в этом же районе океана исчезли и другие суда. Последующие события, естественно, стали связывать с загадкой «Кэррол И.Диринг». Родилась новая версия.

«Нью-Йорк Таймс»

21 июня 1921 года

«...Экипаж американского судна бесследно исчез, и у нас есть все основания полагать, что моряки силой оружия были пересажены на другой корабль и либо их убили, либо увезли в какой-то неизвестный порт.

О другом американском судне уже давно нет никаких известий, и ещё два американских судна пропали при обстоятельствах, которые позволяют связать их исчезновение с историей захвата экипажа первого судна. Правительство Соединённых Штатов принимает все меры для решения этих загадок океана... Представители правительства не отрицают, что трудно поверить, будто в наши дни в территориальных водах Соединённых Штатов могут действовать пираты, и, тем не менее, факты таковы, что исключить такую возможность никак нельзя(...)

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

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

Спустя некоторое время на берегу, вблизи того места, где была замечена шхуна, нашли бутылку с запиской (...) в которой можно было прочесть следующее: «Мы были взяты на abordаж не то танкером, не то подводной лодкой, и закованы в наручники. Сообщите как можно скорее в правление компании».

Экипаж «Диринга» вместе с капитаном состоял из двенадцати человек. Все бесследно исчезли (...) Кроме того, недавно исчез (...) пароход «Хьюит» из Портленда, штат Мэриленд (...)

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

«Нью-Йорк Таймс»

22 июня 1921 года

«Сегодня министерство торговли сообщило названия трёх других судов, исчезнувших вблизи Атлантического побережья Соединённых Штатов при таинственных обстоятельствах, (...) которые позволяют связать их исчезновение с похищением экипажа американской шхуны «Кэррол А. Диринг» (...) ... Весьма знаменательно, что все суда исчезли примерно в одно и то же время, и что не сохранилось никаких следов их гибели (...) Обычно, когда пропадают корабли, на месте катастрофы находят спасательные шлюпки, обломки или мёртвые тела, но в данном случае корабли и их экипажи исчезли бесследно...

Государственный департамент (...) предложил американским консульствам в различных портах земного шара внимательно следить, не появятся ли там члены экипажа «Кэррол А. Диринг».

«Нью-Йорк Таймс»

24 июня 1921 года

«Сегодня вечером сотрудники бюро погоды выдвинули теорию, которая связывает таинственное исчезновение в Северной Атлантике десятка или более судов с жестокими штормами...»

Газетное сообщение от 24 июня 1921 года послужило пищей для новых домыслов о судьбе «Диринг». Возможно, гадали одни, на шхуну налетел сильный шквал и члены экипажа, сознавая, какой опасности они подвергаются, в панике спустили на воду спасательные шлюпки и попытались добраться до берега. Трудно поверить, возражали другие, что 66-летний капитан Уормуэлл, старый морской волк, настолько испугался сильного порыва ветра, что приказал команде покинуть шхуну, которая оставалась под парусами и без единого повреждения.

Как, однако, рассеять мистику? Быть может, развить версию о пиратах? Для этого, впрочем, нужны более убедительные аргументы, нежели высказанные ранее догадки. Ведь в «пиратской» версии обнаруживается масса вопросов, на которые невозможно дать вразумительные ответы. Допустим, корабли действительно были захвачены пиратами. Но ведь корабль не иголка. Почему ни один из них не был позже обнаружен в каком-нибудь порту? Почему, пусть много лет спустя, не нашёлся кто-то из членов экипажей: всем скопом их должно быть не

менее сотни человек! Почему, захватив с десятков судов, пираты пренебрегли «Диринг», судном без единого повреждения? Почему, наконец, пленив экипаж «Диринга», они не прихватили с собой большой запас продовольствия? Ясно, что американское правительство в поиски пиратов верило слабо, и рассматривало такую возможность лишь за неимением более правдоподобной версии.

Представитель страховой компании «Ллойд» «высмеял записку, найденную в бутылке, и сказал, что, как подсказывает его многолетний опыт, послания подобного рода почти всегда оказываются, в конце концов, совершеннейшим вздором». И действительно, вложенная в бутылку записка оказалась грубой подделкой.

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

Что ж, знакомый метод доказательств.

«Таймс» (Лондон)

11 июля 1969 года

«Джонес Смит сообщает, что Дональд Кроухерст, участник кругосветных гонок яхтсменов-одиночек, по-видимому, погиб вчера вечером за несколько дней до финиша. Его тримаран «Тинмут Электрон», на котором он должен был выиграть 5000 фунтов в кругосветном плавании на приз газеты «Санди Таймс» Золотой глобус, был обнаружен в 700 милях к юго-западу от Азорских островов.

Владелец яхты исчез, и невозможно было понять, что с ним произошло. Вахтенный журнал мистера Кроухерста, книги, документы, киноплёнки и магнитофонные ленты оставались на своих местах(...) На борту тримарана остались надувная лодка и спасательный плот(...) Кроухерст был основным претендентом на приз в 5000 фунтов за победу в этом безостановочном кругосветном плавании(...)

Итак, на тримаране оставались надувная лодка и спасательный плот. Загадочная история? Ничуть не бывало. Потому, что высказана версия о самоубийстве. «Поскольку хронометра на яхте не оказалось, – пускается в рассуждения Куше, – можно предполагать, что Кроухерст подошёл к борту и, глядя на часы, в им самим назначенное время бросился в океан». Почему, однако, английский спортсмен решил уйти из жизни столь экстравагантным способом? Куше полагает, из-за угрызений совести – «Мысль о мошеннической победе и последующей расплате, по-видимому, оказалась невыносимой для Кроухерста...» Основанием для такого предположения послужило подозрение корреспондента лондонской «Санди таймс», будто Кроухерст давал по радио ложные сведения о своём местонахождении.

Не станем спорить, насколько отсутствие на яхте часов может служить доказательством самоубийства. Обратимся к другим фактам. В это же время в Атлантике были обнаружены ещё четыре безлюдных судна. Вы замечаете: Атлантический океан большой, в каком районе были обнаружены эти суда? Читаем у Куше: «Их нашли в том же самом районе Атлантики, где находилась яхта Кроухерста».

Может, был шторм? Нет, «как показало расследование, все эти яхты были обнаружены, когда стояла прекрасная погода, – признает Куше. – Здесь не было ни штормов, ни тем более судов, терпящих бедствие».

Вы спрашиваете, а в каком отрезке времени обнаружили эти суда? Отвечаю: четыре судна обнаружены одно за другим с 1 по 8 июля. Вот как эти события представил Куше:

«Таймс» Лондон

12 июля 1969 года

«Как сообщают с борта теплохода «Мейплбенк», 1 июля у северо-западного побережья Африки было замечено 60-футовое судно, которое плавало вверх днищем».

«Таймс» Лондон

12 июля 1969 года

«4 июля в центральной Атлантике видели яхту с автоматическим управлением, следовавшую курсом на восток. В кокпите 35-футовой яхты никого не было. Однако, как заявил представитель «Ллойда», это отнюдь не означает, что она была оставлена экипажем».

«Таймс» Лондон

12 июля 1969 года

«2 июля примерно в 200 милях от того места, где нашли «Тинмут Электрон», была замечена с теплохода и подобрана шведская парусная яхта «Вагабонд», оставленная экипажем».

«Нью-Йорк Таймс»

13 июля 1969 года

«...Это была 20-футовая яхта «Вагабонд», на которой Питер Уоллислз из Стокгольма отправился в одиночку в Австралию».

«Инфо Журнал»

осень 1969 года

«8 июля 1969 г. английский танкер «Херсона» прошёл мимо перевернувшейся яхты неустановленной величины...»

«Пять покинутых судов» – так назвал Куше главу, в которой описывает историю Кроухерста. Здесь, однако, следовало бы говорить о шести судах, ибо произошло несчастье ещё с одним участником парусных гонок на приз газеты «Санди Таймс». То был Найгел Тетли, который шёл впереди Кроухерста. Куше лишь вскользь упоминает об этой трагедии. Вот эти строки: «Поверив ложным донесениям Кроухерста, Тетли решил, что тот его нагоняет, и развил такую скорость, что яхта не выдержала, развалилась и затонула вблизи Азорских островов».

Это, конечно, неуклюжие домыслы, ибо гоночные яхты не разваливаются от высоких скоростей, они как раз для высоких скоростей предназначены. Если, однако, яхта по какой-то причине и потеряла ход, то почему Тетли не спасся на надувной лодке, которая предусмотрена в снаряжении яхт, участвующих в кругосветных гонках? Бесспорно одно: в районе, где был обнаружен тримаран Кроухерста, бесследно исчез ещё один человек.

Судя по газетным сообщениям, как минимум одна из четырёх яхт, «Вагабонд», была обследована. Разумеется, вопрос о спасательной надувной лодке, на которой швед Питер Уоллин мог бы покинуть яхту, был центральным при проведении расследования. Не могли эту деталь обойти вниманием и журналисты = наверняка вопрос обсуждался в газетах. Почему же обходит молчанием эту существенную деталь Лоуренс Куше? Потому, полагаю я, что на яхте «Вагабонд» оставалась на месте надувная лодка. Так же, как и на тримаране «Тинмут Электрон».

«Пытаться найти одну общую причину всех исчезновений в Бермудском треугольнике не более логично, чем искать одну общую причину всем автомобильным катастрофам в Аризоне...» Помните эти строки? Их написал Лоуренс Куше. Но если последовать его рекомендации – «заняться рассмотрением каждого случая в отдельности», что тогда можно сказать о четырёх безлюдных судах? Ничего особенного, обычные несчастья на море. Стоит, однако, охватить взглядом эти события вкуче, как сами собой вытекают такие следствия:

1. Куше, нумеруя приведённые в прессе случаи, от одного до четырёх, «выплёскивает» из череды событий исчезновение Кроухерста. Если же в ряд исчезновений пятым пунктом включить случай с Кроухерстом (его яхта была обнаружена 10 июля), то версия о самоубийстве начинает выглядеть ещё более сомнительной;

2. Куше фиксирует внимание читателя на разных датах, когда суда были обнаружены, тем самым уводя от мысли, что люди на них, возможно, исчезли одновременно, или близко по времени;

3. Куше акцентирует внимание на том, что яхта Кроухерста была найдена несколько восточнее Бермудского треугольника. На самом деле это обстоятельство не делает событие менее таинственным: неуправляемую яхту могли отнести от места инцидента быстрые течения;

4. Совпадение во времени и пространстве событий, в которых обнаруживаются одинаковые обстоятельства, – свидетельство того, что они, эти события, очевидно, обусловлены общей причиной.

Спрашивается, куда деваются люди? До тех пор, пока не получено однозначного ответа на этот вопрос, имеют право на существование все гипотезы вроде возможности похищений, совершаемых пассажирами НЛО, и смещения пространства-времени. Так говорят цивилизаны. И на это трудно что-либо возразить.

10. ОСТАЁТСЯ ТОЛЬКО ГАДАТЬ...

«Майами Геральд», четверг

29 августа 1963 года

«Курт Людке и Лэрри Миллер.

В среду над Атлантическим океаном пропали два гигантских танкера военно-воздушных сил с авиабазы Хоумстед с 11 лётчиками на борту. Поисковый самолёт с Бермудских островов сообщил, что в среду вечером заметил на поверхности океана большое масляное пятно, а надводные суда выловили несколько спасательных жилетов. Пока нет никаких данных, что все эти находки как-то связаны с пропавшими самолётами...»

«Майами Геральд», пятница

30 августа 1963 года

«В результате осмотра обломков, извлечённых в четверг из вод Атлантики, возникли серьёзные опасения, что два пропавших воздушных танкера «КС-135» столкнулись в воздухе. Участники поисков почти потеряли надежду спасти хотя бы кого-нибудь из 11-ти членов обоих экипажей. В океане обнаружены три спасательных плота и лётный шлем, на котором написано имя одного из пропавших лётчиков... Представители военно-морских сил в Пентагоне предположили, что самолёты столкнулись, когда возвращались в Хоумстед, выполнив обычное, хотя и секретное, задание по заправке самолётов над океаном... Только столкновением можно объяснить потерю радиосвязи сразу с двумя гигантскими «летающими заправочными станциями...»

«Майами Геральд», суббота

31 августа 1963 года

«В пятницу самолёты, разыскивающие два воздушных реактивных танкера... обнаружили ещё одно скопление обломков, которое находится в 160 милях от первого. Суда не успели извлечь их из воды до наступления темноты... Большое расстояние между этими районами уменьшает вероятность предположения о том, что катастрофа произошла из-за столкновения самолётов в воздухе. Военно-воздушные силы пока не называют причину, которая могла вызвать гибель обоих «КС-135»...»

«Майами Геральд», воскресенье

1 сентября 1963 года

«...Другой такой же район обнаружен в пятницу в 160 милях от первого, однако, уже в субботу участники поисков сообщили, что там нет никаких предметов с борта «КС-135». «Там нет ничего, кроме морских водорослей, стволов деревьев и старого буя», – сказал майор Фред Брент, офицер спасательной службы с авиабазы Орландо».

Из доклада о поисках двух самолётов типа «КС-135», «5-я спасательная эскадрилья», 1 – 31.8.63.МАС:

«В ходе массированных поисков... в районе (точка «С»)... были обнаружены многочисленные предметы... Их изучение показало, что они принадлежат самолётам «КС-135». Спасательный пояс LPU-2/P за номером 314 находился на борту «КС-135», борт 38, а лётный шлем с именем «Гарднер» принадлежал одному из членов экипажа «КС-135», борт 41. Две радиолокационные установки, извлечённые из воды, принадлежали самолётам «КС-135», борт 38 и 41».

Возможно, в материалах, собранных Куше, имеются и другие мнения ответственных лиц американских ВВС по каждому отдельному обстоятельству. Но Куше цитирует только выше приведённые высказывания, во многих местах прерывая их многоточиями. Однако анализ и того материала, который бывший пилот предоставил в наше распоряжение, позволяет поспо-

рять с его заключениями, а в некоторых пунктах и с некоторыми выводами следственной комиссии.

Вопреки мнению Пентагона, полагаю, что потерю радиосвязи одновременно с двумя самолётами можно объяснить не только столкновением в воздухе. Основание: поиски двух «КС-135» совпали во времени с поисками катера береговой охраны под названием «Хиола» – радиосвязь с катером и самолётами оборвалась почти одновременно.

Хроника недели

Среда, 28 августа

Два «КС-135» терпят катастрофу. С воздуха замечено на поверхности океана масляное пятно, а вечером суда извлекают из воды несколько спасательных жилетов. На них нет опознавательных знаков.

Четверг, 29 августа

Экипаж грузового судна «Азалиа Сити» извлекает из воды три спасательных плота и лётный шлем одного из погибших лётчиков. Уже несколько часов спустя в океане найдены: жёлтый прорезиненный костюм, лётные шлемы, навигационные карты, куски обшивки самолёта. По этому поводу один из представителей американских ВВС заявляет: «Можно с уверенностью сказать, что найденные в океане предметы принадлежат, по крайней мере, одному из погибших самолётов». Из этого заявления следует: ещё в четверг не было никаких указаний на то, что самолёты упали близко друг от друга.

Пятница, 30 августа

Обнаружен другой район скопления обломков, отстоящий от первого на 160 миль, к юго-западу. Значительное расстояние между двумя районами вынуждает отказаться от первоначального предположения: столкновение в воздухе.

Удивляет, почему обломки, замеченные пилотами поисковых самолётов, не были извлечены из воды тотчас по их обнаружению? Остановимся на этом вопросе. Корреспондент «Майами Геральд» (в заметке от 31 августа) ссылается на наступление темноты. Но объяснение это представляется более чем сомнительным. Действительно, странно: проводится крупномасштабная операция, уже третий день суда бороздят океанские пространства, только в четверг число поисковых судов достигает 36. Наконец-то в пятницу вечером обнаруживается какое-то скопление на воде, возможно, обломки от второго самолёта. Их нужно немедленно заполучить, поскольку в этом районе океана господствуют сильные течения, они могут унести следы катастрофы на север. Могли ли не знать этого участники поисков?!

Итак, мы не знаем истинной причины, помешавшей в пятницу перед заходом солнца извлечь из воды «подозрительные» предметы и идентифицировать их. Но и это необычное обстоятельство указывает на то, что в рассматриваемом событии не все обстоит так ясно и просто.

Вернёмся к нашей хронике.

Суббота, 31 августа

Утром обнаруживается, что в том месте, где вчера заметили какие-то предметы, сейчас плавают лишь водоросли, древесные стволы и буй. Зато обломки от второго самолёта неожиданно находят в том же районе, где в четверг нашли обломки от первого, то есть там, где ни в четверг, ни в пятницу их ещё не было.

Рассмотрим два варианта случившегося. Первый: допустим, что в пятницу извлекли из воды обломки от второго самолёта. Можно ли объяснить катастрофу двух самолётов столкновением в воздухе при условии, что скопления обломков каждого из них разделены расстоянием в 160 миль?

Вообще-то, расстояние в 160 миль само по себе ещё не исключает столкновение в воздухе, ведь скопления обломков могли разнести далеко друг от друга океанские течения и ветры. Задача, однако, оказывается сложнее, чем предполагалось вначале, – ведь нам неизвестно, в

каком направлении дули ветры в северной Атлантике в день инцидента, нет доказательств и того, что обломки от второго самолёта были подхвачены океанским течением.

Вариант второй: обломки от двух самолётов нашли в одном и том же квадрате – точка «С». Свидетельствует ли это о столкновении в воздухе? Ответ вроде бы напрашивается положительный. Однако обозначенная на географической карте Атлантики точка (кружок, квадрат) – это на самом деле некая площадь водной поверхности, измеряемая конкретным числом квадратных метров. А может, десятком километров. Поскольку неизвестно точно, в какой именно «точке» произошла катастрофа, такое место на карте определяют произвольно. Знаем ли мы истинную площадь, обозначенную на карте точкой «С»? Нет, не знаем. Учитывая, что обломки от второго самолёта нашли в точке «С» два дня спустя после обнаружения здесь обломков от первого самолёта, приходишь к мысли, что скопления обломков сначала могли отстоять друг от друга на расстоянии 160 миль, а потом сблизиться из-за ветров и океанских течений.

Как видим, решение и второго варианта задачи неоднозначно, мы получаем разные ответы, и определить какой из них верный, не представляется возможным. Сложность задачи обуславливается, очевидно, тем, что нам навязывают обязательное условие: самолёты столкнулись в воздухе. Куше апеллирует при этом к докладу командира спасательной эскадрильи. Но как?! «...Хотя из заявления военно-воздушных сил следует, что они поддерживали между собой постоянную радиосвязь и летели не слишком близко друг от друга, по-видимому, произошло столкновение».

Подобная логика может вывести кого угодно из равновесия. И все же наберёмся терпения, посмотрим, как Куше разрешает противоречие: «Скорость их (двух «КС-135» – Б.О.) полёта настолько велика, что дистанция в одну милю может сократиться до нуля за какие-нибудь несколько секунд. И если они легли на курс, который приводит к столкновению, у пилотов все равно не оставалось времени для манёвра...»

Позвольте, но в приводимых материалах ничего об «одной миле» не говорится – никто не видел, как близко друг от друга летели самолёты. Куше заостряет внимание читателя на вопросе, как могло бы произойти столкновение, однако нет ни слова о более существенном – из-за чего? Может, был шторм? Нет. Как заявил представитель авиабазы в Шиллинге, «заправка прошла при благоприятных метеорологических условиях».

Наконец, зададимся вопросом: какова вероятность столкновения в воздухе двух самолётов, если учесть, что они летят:

- при благоприятных погодных условиях,
- в одном и том же направлении,
- в пределах взаимной видимости,
- не слишком близко друг от друга,
- пилоты поддерживают между собой постоянную радиосвязь?

Как видим, событие обретает невероятную таинственность: два самолёта потерпели катастрофу одновременно, но в разных местах. Трудно, конечно, поверить, что такое совпадение обусловлено разными причинами. Но – чёрт возьми! – какая же здесь может быть общая причина? Да, пожалуй, есть, отчего развести руками.

11. РОКОВЫЕ СОВПАДЕНИЯ

Итак, два «КС-135», как и самолёты 19-го звена, летели сравнительно близко друг от друга. В обоих случаях со всеми машинами одновременно нарушилась радиосвязь. Так что же, все пять самолётов 19-го звена столкнулись в воздухе? Такого не может быть. Метеоусловия? Однако катастрофа двух «КС-135» произошла при благоприятной лётной погоде. Значит, и причиной трагедии 19-го звена не обязательно был шторм. Значит, и оба «КС-135» могли погибнуть не обязательно из-за столкновения в воздухе.

Предположим, на самолёте выходит из строя один из компасов. В чем причина? Вы скажете, что причина, вероятно, в самом компасе, в его механизме. Ну а если одновременно перестают функционировать два компаса? Вы отвечаете, что такое тоже может случиться. Сделаем, однако, следующий шаг. Допустим, отказали компасы на пяти самолётах одновременно...

– А зачем делать такое допущение, – протестуете вы, – если известно, что компасы вышли из строя только на самолёте Тейлора.

– Позвольте спросить, откуда известно?

– Как откуда? Так утверждает Куше.

– Но Берлитц говорит другое: компасы отказали на всех пяти самолётах. Почему мы должны больше верить Куше?

– Да потому, что Куше основывается на официальных документах...

Куше считает, что ключ к пониманию того, что произошло 5 декабря 1945 года в Северо-западной Атлантике, следует искать в текстах радиопереговоров с пилотами. Некоторые из этих текстов он представил в своей книге. Попробуем и мы проанализировать событие, обратившись к тем же текстам.

Из показаний лейтенанта Роберта С.Кокса, старшего пилота–инструктора авиабазы Форт-Лодердейл:

«Примерно в 15 часов 40 минут, совершая полёт вокруг аэродрома, я услышал какие-то радиопереговоры между судами или самолётами. На частоте 4805 кГц кто-то разговаривал с Пауэрсом. Он обращался к своему собеседнику именно так и ни разу не назвал своих позывных. Несколько раз он спрашивал Пауэрса о показаниях его компаса и в конце концов сказал: «Я не знаю, где мы находимся. Очевидно, мы заблудились после последнего поворота...» Я передал по радио: «Говорит «ФТ-74», обращаюсь к самолёту или судну, вызывавшему Пауэрса. Сообщите свои позывные, чтобы можно было оказать вам помощь». Он ответил, что его позывные «МТ-28».⁷

Я спросил: «МТ-28», говорит «ФТ-74», что у вас стряслось?» «МТ-28» ответил: «У меня вышли из строя оба компаса, и я пытаюсь найти Форт-Лодердейл, Флорида...»

Сначала диспетчеры командного пункта на берегу так и подумали: компасы вышли из строя только на самолёте лейтенанта Тейлора.

16 ч 28 мин

Порт-Эверглейдс – Тейлору:

«Предлагаем передать командование звеном пилоту, на самолёте которого компасы исправны. Он приведёт вас на материк».

Тейлор: «Вас понял».

Куше утверждает: хотя Тейлор и поручил вести звено капитану Стиверу, он не передал ему командования. Почему бывший пилот подчёркивает эту, казалось бы, несущественную деталь? Да потому, что она, эта деталь, служит в цепи его доказательств важным связующим элементом. Среди факторов, помешавших спасению 19-го звена, Куше указывает на военную

⁷ Тейлор оговорился, в действительности позывные его самолета были "ФТ-28".

дисциплину, «которая лишала пилотов возможности принимать самостоятельные решения». При этом он вынужден сделать оговорку – «хотя многие из них понимали, что следуют неправильным курсом». По Куше получается: компасы на самолёте капитана Стивера функционировали нормально, и он привёл бы звено на материк, если бы не ошибочные приказания Тейлора.

Из доклада следственной комиссии:

Факт 18

Стивер, Пауэрс, Джебер и Босси – пилоты морской авиации, которые проходили курс усовершенствования на ТВМ.

Факт 19

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

Опираясь на пункты 18 и 19 доклада следственной комиссии, Куше пытается представить дело так, будто, за исключением Тейлора, все члены 19-го звена были новичками, которые только учатся лётному делу и ничего не смыслят в навигации. Этим, «по существу, курсантам» вроде и доверять нельзя. Куше умалчивает о том, что пилоты 19-го звена уже налетали от 345 до 375 часов, в том числе и на бомбардировщиках. В тот злополучный день военные лётчики проводили очередной тренировочный полёт, занятие столь же привычное, как регулярные тренировки – для спортсменов. Экипажи 19-го звена отнюдь не были стадом баранов, которое следует за своим вожакom в пропасть. Да, решения принимал Тейлор. Но, как следует из текстов радиопереговоров, он согласовывал их с другими пилотами.

Так что же случилось с компасами? Куше отвечает на этот вопрос так: «Как известно каждому штурману, во время болтанки или в шторм стрелка компаса непрерывно колеблется... Любой пилот, который хоть раз в жизни покачивал крыльями своего самолёта, и любой моряк, хоть раз в жизни попадавший в шторм, знают, что ничего не стоит заставить стрелку компаса начать колебаться вокруг своей оси».

Ага, был шторм. Но ведь – логика! – в условиях болтанки стрелки компасов должны колебаться на всех самолётах 19-го звена. Как же бывший пилот может утверждать, что компасы отказали только на самолёте Тейлора?!

И еще одно сомнение может возникнуть у нас – почему даже в сильную болтанку военные лётчики не спешат сломя голову вернуться на свои базы, а продолжают выполнять задание? Да потому, что на борту помимо магнитного компаса предусмотрен ещё и радиокompас, на который болтанка в воздухе никак не влияет. В технической литературе указывается, что основным преимуществом радиокompаса «является возможность достаточно точной пеленгации... в любых условиях погоды и видимости». Этот навигационный прибор автоматически указывает самолёту направление на принимаемую радиостанцию. А радиостанция расположена на родной авиабазе.

У Тейлора что-то случилось с компасами, решило командование на берегу. Но не могли же выйти из строя радиокompасы на всех самолётах. Видимо, пилоты забыли их включить.

16 ч 56 мин

Порт-Эверглейдс – пилотам 19 звена:

«Включите свой радиокompас...»

Из показаний лейтенанта Роберта С.Кокса:

«...Затем я снова вызвал «ФТ-28»: «Ваш сигнал затухает. Очевидно, что-то не в порядке...» В этот момент мой передатчик (с автоматической настройкой)... вышел из строя, и я не мог больше поддерживать радиосвязь...»

16 ч 26 мин

Тейлор:

«Включил аварийное опознавательное устройство. Может ли кто-нибудь в районе поймать нас радиолокатором?»

16 ч 45 мин

Порт-Эверглейдс – в Диннер-Ки:

«Можете ли вы запеленговать «ФТ-28»?»

Диннер-Ки:

«Не можем... Мы не можем поймать сигнал его опознавательного устройства».⁸

16 ч 47 мин

Факт 27.

«Сеть высокочастотных пеленгаторов вдоль побережья Мексиканского залива и восточного побережья США получила задание взять пеленги всех передач, исходящих от «ФТ-28...».

16 ч 49 мин

Порт-Эверглейдс – в Диннер-Ки:

«Вам удалось запеленговать «ФТ-28»?»

Диннер-Ки: «Нет».

Порт-Эверглейдс:

«Просим задействовать сеть пеленгаторов по всему побережью, чтобы отыскать заблудившееся звено».

Диннер-Ки: «Хорошо».

Черновой аварийный журнал:

«Связь с «ФТ-28» то появляется, то замирает. Порт-Эверглейдс не может передать «ФТ-28» ни одного сообщения. Форт-Лодердейл слышит радиопереговоры между самолётами».

Тейлор – в Порт-Эверглейдс:

«Я едва слышу вас. Мой приём становится все слабее...»

17 ч 50 мин

Форт-Лодердейл – в Порт-Эверглейдс:

«Всем спасательным станциям побережья отдан приказ искать «ФТ-28» и его звено. Все базы южнее Банана Ривер приведены в состояние готовности номер один».

Наконец 19-е звено удалось запеленговать. Полученные координаты следовало незамедлительно передать по кабельной связи (по телетайпу – Б.О.) – береговым и поисковым службам.

Заключение 21.

«В критический период телетайп... воздушно-морской службы к югу от Банана Ривер вышел из строя».

18 ч 24 мин

Порт-Эверглейдс – в Банана Ривер (по телефону):

«Все станции должны попытаться установить связь с «ФТ-28» на частоте 4805 кГц... Положение серьёзное, поскольку самолёты потеряли ориентацию в 18 часов 22 минут, и к 19 часам 30 минутам у них кончится горючее. Система TVPL (телетайп) на севере от нас вышла из строя. Держите также в состоянии готовности «Дамбоу» (поисковые самолёты), базирующиеся в вашем районе.

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

Вопрос: «Поддерживал ли Порт-Эверглейдс радиосвязь с каким-либо из заблудившихся ТВМ в 18 часов 22 минуту, когда вы получили их координаты?»

Ньюмен: «Нет, сэр, у нас не было двусторонней связи около часа».

Из показаний капитана 3-го ранга Ричарда Бакстера, морская береговая охрана США, седьмой военно-морской округ, Майами:

Вопрос: «Какие из этих (военно-морских) станций были способны или имели возможность передать звену ТВМ установленные координаты?»

⁸ Высказывалось предположение, что пилоты, экономя горючее, летели на небольшой высоте; потому, мол, их не засекли радары. Но тексты радиопереговоров свидетельствуют, что «ФТ-28» шёл на высоте между 3500 и 4500 футов.

Бакстер: «По-моему, ни одна из этих станций не могла в это время дня удовлетворительно работать...»

Напрашивается мысль, что проблемы с радиосвязью и отказом компасов на самолетах 19-го звена обусловлены какой-то общей причиной. Посмотрим, однако, как разворачивалось событие дальше.

Из показаний лейтенанта Самюэля М.Хайнса, дежурного радиста командно-диспетчерского пункта на морской авиабазе «Форт-Лодердейл»:

«...Заблудившиеся самолёты с 16 ч 10 мин до 19 ч 04 мин то слышались громко и отчётливо, то оказывались вне слышимости. Иногда радиостанция в Порт-Зверглейдсе принимала передачи, которые не слышал командно-диспетчерский пункт в Форт-Лодердейле, и наоборот... Командно-диспетчерский пункт (Форт-Лодердейл) не смог получить подтверждение ни на одно из сообщений, переданных самолётам 19-го звена».

Заблудившееся звено могло бы спастись, если бы Тейлор узнал свои координаты.

Заключение 22.

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

Заблудившееся звено удалось бы спасти, если бы его координаты получили поисковые самолёты.

Заключение 23.

«Ни в одной из операций, связанных с оказанием помощи 19-му звену для передачи самолётам установленного в 17 часов 50 минут местонахождения, не были использованы ни специальные передачи, ни широкоэвещательные программы».

Более того, не была использована ещё одна возможность. Один из поисковых самолётов типа «Дамбоу» поднялся в воздух в 18 часов 20 минут; его пилот знал координаты Тейлора. Однако он не смог не только обнаружить звено, но и связаться с ним по радио.

Куше: «...Его антенна быстро обледенела, и он не мог поддерживать радиосвязь».

Обледенение антенны действительно может ухудшить радиосвязь. Но на самолётах устанавливают обычно несколько антенн, настроенные на разные радиочастоты. Кроме того, пилот «Дамбоу» был не единственным участником поисков, кто к этому времени получил координаты 19-го звена. В 18 часов 45 минут в квадрат, где заблудился Тейлор, направилась группа самолётов из Виро-Бич, а позже – из Дейтон-Бич и Банана Ривер. И все они поддерживали радиосвязь между собой и с командованием на берегу. Почему же не обледенели антенны на этих самолётах?..

12. ИСЧЕЗНОВЕНИЕ «МАРТИН МАРИНЕРА»

Как мы помним, гидросамолёт «Мартин Маринер», взлетевший с аэродрома на Банана Ривер со спасательной командой на борту, направился в район, в котором терпело бедствие 19-е звено. Он тоже не вернулся на базу. Следы катастрофы не обнаружены.

Если в определенном районе бесследно исчезают пять самолётов, а следом за ними – ещё один, то весьма вероятно, что оба события обусловлены общей причиной. Так подсказывает логика. Но, последовав этой логике, комиссия по расследованию оказалась бы перед лицом неразрешимой задачи. Головоломка, однако, быстро разрешается, если рассматривать два исчезновения независимо друг от друга, придав им разные причины. Именно так и поступила следственная комиссия.

Заключение 37:

«Самолёты 19-го звена совершили вынужденную посадку на воду в темноте, в районе к востоку от полуострова Флорида после 19 часов 04 минуты».

Заключение 53:

«Учебный самолёт номер 49 («Мартин Маринер») взорвался в море по неизвестной причине или причинам...»

Куше пытается угадать причину, по которой мог взорваться в воздухе гидросамолёт: ««Маринеры» были прозваны «летающими цистернами» потому, что в них всегда было много паров бензина, и украдкой раскуренная сигарета... могла в любой момент вызвать взрыв».

Встречая подобные комментарии в книге Куше, мы должны проявлять особую бдительность. Бывший пилот, разоблачая Легенду, в некоторых случаях привлекает доклады следственных комиссий. Документы обычно внушают доверие. Здесь, однако, необходимо учитывать, что экспертам не всегда удаётся установить причину катастрофы. И, как указывалось, в таких случаях выдвигается наиболее правдоподобная версия. Например, в случае с двумя «КС-135» члены комиссии предположили наиболее (по их мнению) вероятную причину – столкновение в воздухе. Но Куше преподносит это предположение как установленный факт. И сейчас тоже. Заключение 53 гласит: «по неизвестной причине». Куше же фантазирует по поводу раскуренной сигареты. Я лично в эту версию верить не хочу: уж если военные лётчики прозвали самолёт «летающей цистерной», то вряд ли будут раскуривать в нем сигареты, да ещё украдкой.

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

«В 21 ч 12 мин я получил сообщение из центра совместных действий в Майами о том, что в 19 ч 50 мин. с парохода «Гейнс Миллс» наблюдали взрыв в точке с координатами 28 град. 59 мин. с.ш., 80 град. 25 мин. з.д. Взрыв, как сообщалось, был сильный, и столб огня держался в течение нескольких минут. Можно полагать, что это был учебный самолёт Nr.49, с которым мы пытались, но не смогли установить связь...»

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

«Мы получили следующее сообщение от корабля военно-морских сил США «Соломонс»: «Вчера вечером на экране нашего радиолокатора можно было наблюдать самолёт... В тот самый момент, когда на «Гейнс Миллс» увидели пламя, и в том же самом месте этот самолёт исчез с экрана радиолокатора и больше не появлялся».

Приведя показания офицеров береговой охраны, Куше заключает: «Маринер» взлетел в 19 ч 27 мин. и взрыв произошёл... как раз в том самом месте, где самолёт должен был находиться через 23 минуты полёта».

Имеются основания не согласиться с Куше: у разных авторов, описывающих это событие, время варьирует от пяти минут до получаса после старта. Между тем, временной фактор в понимании того, что произошло с гидросамолётом, является центральным – если световой эффект в океане не был взрывом, то «Маринер», вероятно, исчез по той же причине, что и самолёты 19-го звена.

Перед нами две версии. Какой же из них отдать предпочтение? Да, яркую вспышку видели с борта «Гейнс Миллс» как раз в то время, когда радар на судне «Соломонс» зарегистрировал исчезновение самолёта. В одном и том же участке неба. Здесь пространство и время как бы стянулись в одну точку; и если обозрывать событие с этой точки (зрения), то версия о взрыве «Маринера» покажется предпочтительной. Если, однако, вовлечь в круг рассматриваемого вопроса дополнительные сведения, то она, эта версия, начинает выглядеть уязвимой...

Из показаний капитана 3-го ранга Уильяма Дж.Лоуренса:

«...Капитан парохода «Гейнс Миллс» заявил, что самолёт загорелся в воздухе, быстро упал в воду и взорвался, и что члены корабельной команды видели масляное пятно и обломки. Командир подразделения надводных кораблей, базирующихся в Нью-Смерне, сообщил впоследствии, что он не видел никаких обломков...»

Яркая вспышка в небе, естественно, рождает мысль о взрыве самолёта. И когда в темноте, уже над водной поверхностью, поднялся огненный столб, кому-то из моряков, возможно, показалось, что горят обломки самолёта. К тому же следует учитывать погоду: «облачность сплошная, временами обильные осадки, ветер... море было очень бурным». В указанных условиях имелись все предпосылки для возникновения оптических иллюзий. То, что увидели с борта «Гейнс Миллс» могло быть, например, скоплением водорослей, или просто мусором, выброшенным с проплывавшего вблизи судна, то есть тем, что принято называть морским хламом. А может, там вообще ничего не было, и морякам только что-то померещилось.

На борту «Маринера» находилось большое количество спасательного (нетонущего) снаряжения. Куда все это подевалось? Можно, конечно, привести излюбленный аргумент противников бермудских тайн: в условиях штормовой погоды поисковым судам потребовалось несколько часов, чтобы достичь района инцидента; за это время останки гидросамолёта отнесло далеко от места падения ветром и океанским течением. Допустим, однако, что, заподозрив авиакатастрофу, капитан «Гейнс Миллс» сразу взял курс на возвышающийся над водой столб огня. Были бы в этом случае обнаружены следы катастрофы? Вы полагаете, что, во всяком случае, были бы идентифицированы замеченные в воде предметы...

Как раз здесь необходимо поведать об одном обстоятельстве, которое (конечно же!) обошёл молчанием Куше. Капитан танкера действительно направился к возвышающемуся над водой огненному столбу и достиг этого места за полчаса. Но ничего, кроме масляного пятна, здесь обнаружено не было. Доказывает ли масляное пятно на воде, что в этом месте затонул самолёт? Предоставим слово самому Куше: «Отдельное масляное пятно не таит в себе ничего загадочного, поскольку на поверхности океана постоянно присутствует великое множество масляных пятен самого различного происхождения». И далее: «...Мы не можем сказать с уверенностью, откуда взялось это пятно, поскольку никаких обломков в этом районе найдено не было».

Приведённые высказывания относятся к другому событию, когда масляное пятно обнаружили совсем не там, где было желательно автору.

Ещё одно необычное обстоятельство мы находим в книге Дэвида Гроупа: «...Люди с танкера «Гейнс Миллс» наблюдали пламя высотой в 30 метров в течение почти 10 минут».

Вопрос: могут ли горящие обломки самолёта обуславливать столб огня высотой в 30 метров? В очень бурном море? В течение 10 минут? По этому поводу можно было бы спорить, если бы не одна деталь в докладе следственной комиссии.

Из показаний лейтенанта Дж.И.Беммерлинга, пилота учебного самолёта Nr.32, авиация военно-морских сил, Банана Ривер:

«...Примерно в 21 ч 45 мин. мы получили задание идти в район, расположенный милях в 25 к востоку от Нью-Смерны, чтобы осмотреть место взрыва, о котором сообщили с танкера... Мы приступили к широкому планомерному поиску на месте взрыва, исследуя все, что появлялось на экране радиолокатора и огни, наблюдавшиеся визуально, однако никаких результатов поиск не дал».

Позвольте, что за огни наблюдали пилоты поисковых самолётов? Ничего об этом в книге Куше не говорится. Разрушитель Тайн, проставив многоточия во многих местах цитируемых им документов, похоже, забыл опустить из свидетельства лейтенанта Беммерлинга указания на огни в океане.

Итак, 5 декабря 1945 года в районе инцидента неоднократно наблюдались какие-то световые эффекты. Позволительно сделать следующее заключение: «вспышка» в небе и «огненный столб» над водной поверхностью не имеют непосредственного отношения к исчезновению гидросамолёта «Мартин Маринер».

13. «ОСЕЛ, ПОЖАЛУЙ, ТВОЙ...»

В фольклоре среднеазиатских народов известен весьма колоритный персонаж – Молла Насреддин. О нем и по сей день рассказывают анекдоты. Приведу один из них. Пospорили как-то два сельчанина, кому из них принадлежит осел, пасущийся в поле. Не сумев прийти к согласию, они попросили Моллу помочь разрешить спор. Тот потребовал от каждого доказательств. «У моего осла на левой задней ноге разбито копыто», – заявил один сосед. Молла осмотрел ногу животного, убедился в правдивости сказанного и заявил: «Осел принадлежит тебе». Тогда стал доказывать свою правоту другой сельчанин. «У моего осла, – сказал он, – на животе большой рубец». Осмотрели – так и есть. Молла и на сей раз подтвердил: «Пожалуй, осел твой». Но тут вмешался один из присутствующих соседей. «Молла, – сказал он, – невозможно, чтобы в споре обе стороны были одинаково правы». Насреддин подумал немного, а затем важно заключил: «И ты тоже прав, уважаемый...»

Этот анекдот невольно приходит на ум, когда читаешь описания инициаторов и противников бермудских тайн: одни и те же события представлены у них по-разному.

Чем больше знакомишься с литературой о Бермудском треугольнике, тем больше убеждаешься: Лоуренсу Куше не во всем можно верить. Означает ли это, что все описания Чарльза Берлитца следует принимать на веру? Вовсе не значит. Куше справедливо обвиняет авторов Легенды в сознательном замалчивании отдельных фактов, чтобы придать событиям большую таинственность. Берлитц, например, умалчивает о том, что скопление обломков от двух «КС-135» оказались ближе друг к другу, чем предполагалось вначале. Но Куше грешит тем же, однако с обратной целью – приуменьшить таинственность. Повествуя о двух «КС-135», он обходит молчанием исчезновение в то же время и в том же районе катера береговой охраны «Хиола», радиосвязь с которым также оборвалась внезапно.

Конечно, одновременный обрыв радиосвязи мог произойти и случайно. Но ведь это совпадение в Треугольнике не единственное. Недаром представитель военно-морских сил США говорит: «Создается впечатление, будто суда и самолёты словно накрывает гигантская электронная маскировочная сеть. Мы знаем, что там происходит что-то очень странное, всегда знали об этом, но не имеем ни малейшего представления, почему именно такое происходит. И мы относимся к этим фактам чрезвычайно серьёзно».

Куше пишет: «В Бермудском треугольнике какие бы то ни было местные магнитные возмущения отсутствуют...» Между тем, советский географ профессор В.Корт, возглавлявший одну из исследовательских экспедиций в водах Треугольника, указывает: «в этом районе временами возникают мощные магнитные возмущения, вызывая опасность «радиомолчания».

Говорят, истина лежит между двумя противоположными мнениями. «Никоим образом, – восклицает Гёте, – между ними лежит проблема!» Как раз с такой проблемой и столкнулся Молла Насреддин – в споре обе стороны не могут быть правы. Хотя показания каждого из соседей подтвердились, представленных ими аргументов оказалось, очевидно, недостаточно. Молла смог бы найти объективное решение, если бы выявил дополнительные обстоятельства, например, свидетельскими показаниями других соседей. Нечто подобное приходится делать и нам. Когда в описаниях у Куше и Берлитца обнаруживаются противоречия, приходится дополнять картину сведениями из других источников. Здесь, собственно, мы проделываем работу, во многом схожую с той, какую проводит врач, чтобы поставить диагноз. Если пациент жалуется, скажем, на головную боль, то у него можно заподозрить мигрень. Но причиной головных болей может оказаться и повышенное артериальное давление. Дело в том, что головная боль – всего лишь симптом, который проявляется в клинике разных заболеваний. Она может быть обусловлена и опухолью мозга, и мигренью, и просто сильным переутомлением. Знание одного симптома зачастую недостаточно, чтобы поставить верный диагноз. Врач должен выявить не

один, а несколько симптомов – синдром, который позволит объективизировать картину заболевания.

Повторюсь: путь к разрешению проблемы я вижу в освещении природы бермудских феноменов. Ведь катастрофам в Треугольнике нередко предшествуют все эти загадочные явления – световые эффекты над водой и в небе, обрывы радиосвязи, нарушение функции навигационных приборов, потеря способности ориентации и другие. И если причины многих трагедий установить невозможно, то не лишено смысла применить нечто вроде обходного манёвра – сначала выяснить природу самих бермудских феноменов. Бермудские феномены – это, образно говоря, симптомы, которые следует систематизировать и складывать в синдром.

Предварительный анализ события, происшедшего с 19-м звеном, позволяет думать, что мы «ухватили за хвост» природу двух наиболее часто регистрируемых бермудских феноменов: нарушение радиосвязи и отклонение от курса. Об участии в бермудских трагедиях магнитного фактора давно, правда, твердят цивилизаны. Продолжим, однако, собственное расследование, потянем эту ниточку из запутанного до невозможности клубка бермудской проблемы.

Доклад комиссии по расследованию исчезновения 19-го звена опубликован на 400 страницах. На основе этого документа Куше делает заключение, которое считаю необходимым привести полностью:

«Много факторов помешало спасению 19 звена: неисправность компасов на самолёте лейтенанта Тейлора; выход из строя одного из радиоканалов у лейтенанта Кокса, что помешало ему поддерживать связь с лейтенантом Тейлором; отказ предоставить в распоряжение Кокса дежурный самолёт; плохой радиоприём; задержка с вылетом спасательных самолётов; наступление темноты и резкое ухудшение погоды; невозможность быстро запеленговать звено; неудача попыток передать по радио координаты звена, когда они стали известны; неисправность телетайпной линии; обледенение антенны на самолёте «Дамбоу» с базы Диннер-Ки; военная дисциплина, которая лишала пилотов возможности принимать самостоятельные решения, хотя многие из них понимали, что следуют неправильным курсом; то обстоятельство, что 19-е звено совершало тренировочные полёты в тот день последним. Если бы отсутствовал хотя бы один из этих факторов, полет 19-го звена мог бы окончиться совсем иначе. Хотя бы один (а может быть, и больше) из этих самолётов тогда вернулись бы на свою базу, и весь этот драматический эпизод быстро оказался бы преданным забвению, а не превратился бы в «самое загадочное происшествие в истории мировой авиации».

Среди перечисленных Лоуренсом Куше факторов можно выделить «симптоматичные»:

- неисправность компасов на самолёте лейтенанта Тейлора,
- выход из строя одного из радиоканалов у лейтенанта Кокса,
- плохой радиоприём,
- невозможность быстро запеленговать звено,
- неудача попыток передать по радио координаты звена,
- выход из строя кабельной (телетайпной) связи,
- обледенение (?) антенны на самолёте «Дамбоу».

И невооружённым глазом видно, что во всех семи факторах есть нечто общее, а именно: они суть технические, по физической природе – электромагнитные.

Почему Куше рассредоточил эти технические факторы среди других, не технических? Да потому, что если их представить вместе, как только что сделали мы, то сразу вырисовывается «синдром», и возникает сомнение, – а случайно ли совпадение технических факторов? Сомнение же это, в свою очередь, порождает мысль о «гигантской электронной маскировочной сети», накрывшей район инцидента 5 декабря 1945 года.

14. ВОЗМОЖНЫ ЛИ ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫЕ ПСИХОЗЫ?

Службы автомобильного транспорта установили, что частота дорожных катастроф распределяется во времени неравномерно: на вычерчиваемых графиках тут и там вдруг выступали «горбы» и «пики». Стали искать причину, корреляции проводились со всеми подозрительными факторами. В результате «горбы» и «пики» совпали с периодами повышения солнечной активности. Дальнейший анализ, проведённый на материале более ста тысяч случаев, показал: на следующий день после солнечной вспышки, когда напряжённость магнитного поля Земли начинает резко колебаться, число автомобильных катастроф возрастает в 4 раза!

Врачи давно подметили, что при магнитных бурях увеличивается число поступлений в психиатрические больницы. Эмпирические наблюдения позже подтвердились изучением нескольких тысяч историй болезни в Германии и США. При этом обнаружилась ещё одна закономерность: на вторые сутки после солнечных взрывов число самоубийств возрастает в 4 раза, по сравнению с днями спокойного Солнца.

Сами по себе магнитные бури, конечно, не могут быть причиной психического заболевания, они лишь пробуждают «дремлющую» болезнь, чаще обостряют уже текущий патологический процесс. Но увеличение числа автокатастроф в периоды повышенной солнечной активности свидетельствует о преходящих (как говорят медики, функциональных) нарушениях в психической сфере у здоровых людей. Не последнюю роль здесь играет нарушение способности к ориентации...

– Ориентация? – переспросит автомобилист. – Да ведь это совсем просто. Автострада сама выстилает путь, а дорожные щиты-указатели как раз и выставлены для того, чтобы ориентировать нас, водителей. А если нет дорожных указателей, то имеются карты автомобильных дорог.

Все это так. И не так. Щиты-указатели и карты автомобильных дорог являются, так сказать, смысловыми ориентирами. Между тем факторов, ориентирующих нас в пространстве, гораздо больше, и механизмы их воздействия на организм разнообразны. Водители автомобилей по личному опыту знают, как важна при езде своевременная двигательная реакция (отклонение руля, нажатие тормозной педали), но мало кто из них догадывается, что это свойство организма как раз и представляет собой один из видов ориентации в пространстве. Способность ориентации при вождении автомобиля предполагает непрерывную цепь принятия решений (во многом неосознаваемых – в выборе того или иного манёвра), зависящих от постоянно меняющейся ситуации на дороге. И здесь играют роль не только смысловые сигналы дорожных указателей (зрение), но и звуковые сигналы обгоняющего автомобиля (слух), и рефлекторные сигналы от вестибулярного аппарата (орган равновесия). При этом в мозгу водителя происходит сложный процесс интеграции разнообразных сигналов от направляющих ориентиров и восприятия своего положения в пространстве в каждый конкретный момент времени.

Сегодня накоплено достаточно фактов, свидетельствующих о том, что все организмы «настроены» на слабые природные физические поля. Примечательно такое сравнение. Альфа-ритм, один из основных ритмов мозга, варьирует по частоте от 8 до 13 колебаний в секунду; микропульсации магнитного поля Земли наиболее выражены в диапазоне 8-16 колебаний в секунду. Случайное совпадение? Нет, не случайное. Другой выраженный диапазон пульсации магнитного поля Земли варьирует от 0,029 до 0,031 герц; точно такой же частотный диапазон занимают так называемые сверхмедленные колебания потенциалов головного мозга!

Жизнь на Земле зародилась и развивалась под воздействием внешней среды. Основные физические условия, имевшие место у истоков жизни, эволюция привнесла и в современные организмы. Нет ничего удивительного в том, что магнитное поле Земли, принимавшее непо-

средственное участие в становлении жизни, «навязало» организмам свои ритмы. Выраженные и продолжительные магнитные возмущения в атмосфере могут вызывать, образно говоря, помехи в электрической сети организма.

Экспериментально доказано, что воздействие магнитного поля вызывает у человека вестибулярные расстройства. Это значит, что при магнитных бурях у водителя автомобиля может нарушаться координация и снижаться «чувство руля». Установлено, что при взрывах на Солнце у человека замедляются двигательные реакции на сигнал в 4 раза.

Воздействие магнитного поля вызывает у человека также нарушение способностей концентрации и внимания. При этом водитель автомобиля может не заметить предупреждающих и запрещающих знаков дорожных указателей (смысловые сигналы не осмысливаются) – тот самый случай, когда смотришь, но не видишь, то есть не воспринимаешь. Иными словами, магнитные возмущения вызывают в мозгу водителя автомобиля частичную дезинтеграцию сигналов от направляющих ориентиров. Можно ли здесь говорить о психических отклонениях? Разумеется, можно.

Самолёт в воздухе движется неизмеримо быстрее автомобиля. Высокие скорости как бы уплотняют пространство во времени. Поэтому при одинаковых атмосферных условиях пилот в единицу времени подвергается более интенсивному воздействию магнитного фактора, чем водитель автомобиля. Можно заметить, что плотность движения на воздушных трассах неизмеримо меньше, чем на автомагистралях, поэтому и вероятность столкновения здесь ниже. Это, конечно, так. Но условия в полёте имеют свои сложности, которые могут повести к другим драматическим ситуациям. В воздухе нет щитов-указателей, услужливо подсказывающих пилоту, над каким районом он сейчас пролетает и как должно корректировать курс. Большую часть пути эти функции выполняют навигационные приборы. Ну а если приборы врут? Или вообще вышли из строя? Вот тогда возникает критическая ситуация, которая может завершиться трагической развязкой...

Отмечались ли у пилотов 19-го звена психические расстройства? На этот вопрос пытался ответить, в частности, Куше. Он считает, что «радиосообщения, которые, несмотря на помехи, удалось поймать на земле, хотя и свидетельствовали о тяжёлом положении 19-го звена, но не говорили о каких-либо расстройствах психики у членов экипажей». Так ли это? Вспомним: на запрос лейтенанта Кокса командир 19-го звена назвал позывные самолёта, на котором летал прежде, на Майами. Можно, конечно, сказать, что Тейлор просто оговорился. Но посмотрим дальше. На предложение лейтенанта Кокса включить аварийно-опознавательное устройство, он отвечает, что в его машине этого прибора нет. Может, Тейлор впервые летел на самолёте ТВМ-3 типа «Эвенджер»? Нет, из 2500 налётанных им часов 600 из них он провёл на самолётах этого типа, оснащённых JFF-устройствами. Не правда ли, странно: командир 19-го звена не только забывает включить прибор, но и заявляет, что этого прибора в его самолёте нет! Когда лейтенант Кокс пытался по радио сориентировать Тейлора, сам он облетал авиабазу у самого побережья Флориды, где было «ясно» и светило солнце. Погода стала портиться позже – на район инцидента надвигалось огромное тёмное облако. Поскольку облако надвигалось с запада, то оно должно было прежде скрыть солнце над головой у лейтенанта Кокса. Значит, в поле зрения пилотов 19-го звена было Солнце!

Представим себе школьника, углубившегося в лес. Компас, который он предусмотрительно прихватил с собой, случайно разбился. У него нет наручных часов. Мальчик точно знает, что дом его находится к западу от леса. Но как определить, в каком направлении запад? К счастью, ещё светло, сквозь листву деревьев пробиваются солнечные лучи. Солнце – вот он, ориентир! И если мальчик имеет (хотя бы приблизительное) представление о времени дня, то он в считанные секунды определит, в каком направлении запад.

Могли ли военные лётчики не знать того, что известно каждому школьнику? Это невероятно. Тем не менее, пилоты 19-го звена не смогли сориентироваться по солнцу. Судя по всему,

наряду с утратой пространственной ориентации у них нарушилось и чувство восприятия времени – явное указание на психическое расстройство.⁹

Конечно, состояние паники само по себе может дезориентировать человека, даже создать картину кратковременного психоза. Поэтому сегодня невозможно определить долю участия магнитного фактора в нарушении ориентации у пилотов 19-го звена. Известно, однако, что некоторые физические факторы способны, так сказать, в чистом виде, вызывать преходящие психические нарушения. Например, длительное воздействие сильных шумов «сводит с ума». Именно такой психической пытке подвергали преступников в древнем Китае: сажали в яму и били в барабаны. Различие здесь в том, что шум слышен, а колебания магнитного поля человек не ощущает, как не ощущает, скажем, опасного для жизни радиоактивного излучения.

Каждый раз я ощущаю неприятный холодок на спине, когда пытаюсь представить, что происходило в Бермудском треугольнике 5 декабря 1945 года. Рой незримых и безболезненных магнитных стрел, несущих на острие безумие, пронизывают стекла самолётных кабин и вонзаются в человеческий мозг. Четырнадцать мужественных лётчиков американских ВВС, вместо того, чтобы лететь на запад, к спасительным берегам, уходят в открытый океан на последних каплях горючего. Совсем уж становится не по себе, когда узнаешь, что 5 декабря 1945 года был днем спокойного Солнца.

⁹ Грей Уолтер, английский физиолог, приводит любопытный пример того, как при десинхронизации мозговых ритмов у человека нарушается чувство восприятия времени: «Один испытуемый сказал, что он был «сдвинут» во времени в сторону – «вчера» оказалось справа, вместо того, чтобы быть сзади, а «завтра» было как бы с левой стороны». Здесь испытуемый описывает нарушение восприятия времени посредством пространственных категорий. И это не просто метафора. Время – одна из координат физического пространства, по сути, его неотъемлемая составляющая. Примечательно, что биологические часы и некоторые виды ориентации имеют общие механизмы.

15. «БРИТВА ОККАМА»

Критерием истины, как, известно, является практика, человеческий опыт. Именно знания, добытые опытным путём (наблюдением, экспериментом), подтверждают или опровергают ту или иную гипотезу. Вероятно, поэтому, когда речь заходит о Бермудском треугольнике, меня иногда спрашивают, бывал ли я сам в этом районе. Отвечаю: нет, не бывал. Само по себе посещение этого района Атлантики в лучшем случае позволит убедиться в существовании некоторых загадочных феноменов, но не даст понимания их природы.

О Бермудском треугольнике существует обширная литература, и никому не возбраняется пользоваться представленной в ней информацией с тем, чтобы её переработать, переосмыслить. Но как относиться к публикациям, авторы которых вообще отрицают существование бермудской проблемы? Как уяснить ключевые вопросы проблемы, если даже единомышленники высказывают по ним противоречивые мнения?¹⁰ Как можно серьёзно относиться к книгам, в которых пробелы в знаниях восполняются неподтверждёнными догадками, а то и просто фантазиями, бьющими на эффект? Как можно, наконец, в этом море литературы отличать факты от наукообразных спекуляций, загадочные события, имевшие место в действительности, от вымысла? Понятно, что с помощью одних лишь сведений, заключённых в литературе о Бермудском треугольнике, приблизиться к разгадке невозможно...

Попробую точнее сформулировать проблему. Ряд авторов утверждает, что в Северо-Западной Атлантике отмечается повышенный процент аварийности судов и самолётов. Но в публикациях о Треугольнике мне не удалось найти результаты статистических исследований. Более существенным, однако, мне представляется то обстоятельство, что некоторые трагедии происходили в хорошую погоду и причины их оставались невыясненными. Но можно ли установить хотя бы общий характер этих катастроф? Вообще-то можно. Однако вывод, который следует, казалось бы, из простого анализа, вызывает недоумение. Судите сами. Логика: если катастрофы происходят при благоприятной погоде, то они обусловлены техническими неисправностями на борту или человеческими ошибками. Но на события в Бермудском треугольнике эта логика не распространяется. Дело в том, что катастрофы, обусловленные внутренними причинами, происходят в известной мере случайно. Поэтому, в силу статистических закономерностей, они распределяются на все морские и воздушные трассы планеты равномерно, и не влияют на процентное соотношение катастроф в отдельных районах. Что же из этого следует? А то, что повышенный процент трагических событий, происшедших в благоприятную погоду, обусловлен причинами внешними. Причинами для нас незримыми и потому непонятными. В этом, собственно, и заключена тайна Треугольника.

В ряду внешних причин особое место занимают магнитные возмущения и электрические поля. Но что обуславливает эти физические явления? Скрытые под водой технические комплексы неизвестной цивилизации? Или неизвестные науке геофизические процессы, в которых принимают участие земной магнетизм и атмосферное электричество?..

В 14 веке францисканский монах Оккам предложил важный для науки принцип, который можно свести к краткой формуле: при изучении какого-нибудь непонятного явления следует избегать обращения к сверхъестественному до тех пор, пока полностью не исчерпаны попытки

¹⁰ Приведу несколько высказываний противников бермудских тайн, касательно частоты катастроф в Треугольнике: Л.Бреховских, член Академии наук СССР: «Факты говорят, что в Бермудском треугольнике... наблюдается повышенное количество морских и воздушных катастроф». З.Кукал, чешский геолог: «Статистические данные свидетельствуют, что число судов и самолётов, «исчезнувших» в Бермудском треугольнике, не превышает среднестатистических показателей в других районах Мирового океана». Л.Репин, член Географического общества СССР: «В районе Бермудского треугольника катастрофы случаются чаще, чем в каком-либо другом районе Земли». Г.Мэсси, американский журналист: «Берлиц утверждает, что частота исчезновений в Треугольнике и в других частях света просто не поддаётся сравнению. Однако никаких цифр, подтверждающих это положение, не приводится, что вполне соответствует традициям псевдонауки».

объяснить явление естественными причинами.¹¹ Иными словами, поиск ключа к неизвестному прежде всего следует вести в рамках известного, не придумывая новых сущностей. Принцип был назван «Бритвой Оккама», так как он с самого начала отсекает попытки объяснить явление чрезвычайно сложными методами или спекулятивными версиями.

Оккам жил в средние века, когда непонятные, поражающие воображение явления природы объясняли вмешательством сверхъестественных сил. Однако наука и сегодня строго придерживается принципа Оккама. Например, в проблеме внеземных цивилизаций известен принцип «презумпции естественности». Смысл его в том, что всякий вновь открытый источник космического радиоизлучения должен до тех пор считаться естественным, пока не будут предъявлены серьёзные аргументы в пользу его искусственного происхождения.

В соответствии с принципом Оккама и нам следует обратиться к версиям о природных причинах бермудских трагедий. Однако, ступив на этот путь, мы сразу же сталкиваемся с чудовищными противоречиями. Возьмём, например, подводные вулканы. Их извержения действительно порождают гигантские волны, которые мгновенно поглотят любое судно. Отсюда – отсутствие сигналов «SOS» и каких-либо следов катастрофы. Но отчего исчезают самолёты? Смерчи и ураганы могут, конечно, быть причиной катастроф, как судов, так и самолётов. Но как объяснить катастрофы, которые происходят при благоприятной погоде? Быть может, на море действуют какие-то другие стихии? Но таких мы не знаем.

Теперь, казалось бы, позволительно перейти к рассмотрению второго направления. Но оказывается, что второе направление выглядит не лучше. Допустим, исчезновение судов – это происки обитающих под водой жителей Атлантиды. Но как умудряются они (да и для чего?) захватывать с неба самолёты? Или другое: инопланетяне похищают суда и самолёты, чтобы изучать развитие нашей техники. Но почему в море порой находят всевозможные технические устройства от потерпевших катастрофу морских и воздушных судов? Почему на иных кораблях исчезают люди, а аппаратура сохраняется нетронутой? Можно, конечно, сказать, что цели инопланетной цивилизации принципиально не могут быть нами поняты. Но тогда вообще никакая логика не поможет добраться до истины...

Когда пытаешься во всем этом разобраться, то цепь из всевозможных «как» и «почему» неизменно заводит рассуждения в тупик. Тогда теряешь терпение и чувствуешь, как тонешь в этой бермудской проблеме. Куда идти дальше? Третье направление? Однако если вы, уважаемый читатель, попытаетесь придумать третье направление, то убедитесь, что на ум ничего путного не приходит. Неужели бермудская проблема, в самом деле, неразрешима?! Да, мы взялись за нелёгкую задачу, но отступать нельзя. Пройден уже изрядный отрезок пути, и мы узнали нечто важное: тайны в Бермудском треугольнике существуют. Следовательно, где-то должен лежать и ключ к их разрешению...

Как-то мне припомнилась игра в кубики, в которую играл в детсадовском возрасте. На шести поверхностях кубиков были нарисованы фрагменты отдельных предметов. Стыкуя так и эдак кубики разными поверхностями, я получал цельную картинку. Шесть картинок были изображены на обороте картонной упаковки к игре (помню сегодня только собаку и цветок в горшке), так что не стоило большого труда, сравнивая фрагменты на кубиках с «образцом», после недолгого перебора получать искомое изображение. Нечто подобное, уважаемый читатель, предстоит делать и нам в попытке выстроить «Общую теорию Бермудского треугольника».

¹¹ Уильям Оккам (1280-1349) – крупный деятель Францисканского ордена; обосновал учение, получившее название номинализма. С 1345 года до своей смерти руководил Францисканским орденом.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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