

Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

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

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

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

Быть может, тайна чуть-чуть слишком прозрачна, сказал Дюпен. Бог мой! Что за идея! Чуть-чуть слишком очевидна.

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

Эдгар Аллан По. «Похищенное письмо»

[Легенда о Бермудском треугольнике в ее обычном изложении](#)

[Христофор Колумб, Саргассово море и Бермудский треугольник](#)

[19 звено](#)

[«Мэри Селест»](#)

[«Губительные вихри»](#)

[Магнетизм, тайна и Бермудский треугольник](#)

[Магнитноеклонение](#)

[Магнитные возмущения; аномалии и бури](#)

[Аномальное поведение магнитного компаса](#)

[Эпилог](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

См. также:

1. Лесняк Е., Дорошенко А. [НЛО и Бермудский треугольник](#). [НиТ](#), 2000.
2. Островский Б.И. [Бермудский треугольник: какая гипотеза ближе к истине?](#). [НиТ](#), 2004.

Дата обновления:

21 августа 2007 года

Электронная версия:

© [НиТ](#). [Раритетные издания](#), 1998

Везде n-t.
ru

[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

[Об организации](#) • [Аудитория](#) • [Связаться с нами](#) • [Разместить рекламу](#) • [Правовая информация](#)



[N-T.ru](#) / [Раритетные издания](#)

Лоуренс Дэвид КУШЕ

Биографическая справка

Лоуренс Дэвид Куше не прославленный и титулованный ученый. В девятнадцать лет он приобрел специальность пилота гражданской авиации, а два года спустя получил диплом летчика-инструктора и стал давать уроки пилотирования в летной школе. Поменяв напряженный труд по управлению самолетом на не менее напряженный поиск ускользающей информации», он заинтересовался «треугольником», когда к нему, работнику библиотеки Аризонского университета, стали довольно часто обращаться с просьбой помочь найти хоть какую-нибудь информацию о нем, которая, казалось, начисто отсутствовала.

Куше шёл трудным путем кропотливого сбора по крупицам рассеянных сведений. Изучив все статьи и книги о Бермудском треугольнике и сопутствующих проблемах, Лоуренс Куше не остановился на этом, он посылал запросы во все ведомства и службы не только США, но и других стран, в том числе Японии, с просьбой сообщить ему подробности тех или иных несчастных случаев на море и в воздухе. Он страницу за страницей проштудировал сообщения местных газет, рапортов о расследовании причин катастроф, протоколов судебных разбирательств. Он досконально изучил справочник-указатель всех статей, помещенных в «Нью-Йорк тайме» за период 1881...1974 годов. Логика исследования неизбежно привела автора к анализу и всех так называемых научных гипотез, пытающихся объяснить «феномен треугольника». Перед фактами поблекли и они. Лоуренс Куше стоял перед обломками. Они свидетельствовали о катастрофе. Но в ней не были повинны ни «лучи смерти», ни искривление пространства или времени, ни антигравитация и даже ни «неопознанные летающие объекты». Объект опознан и реален. Перед нами книга, где «Легенда» не выдержала «проверки жизнью» и где «жизнь» оказалась драматичней и интересней легенды.

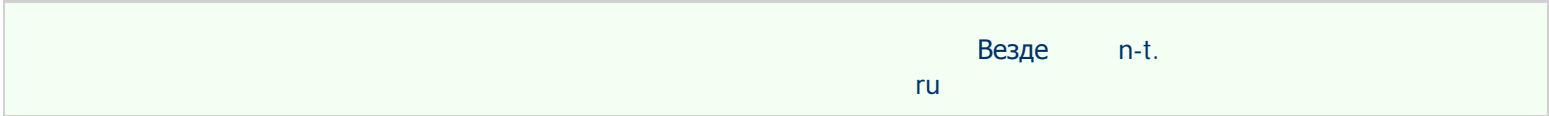
Книга [«Бермудский треугольник: мифы и реальность»](#)

Дата обновления:

25 ноября 2002 года

Электронная версия:

© [НиТ. Раритетные издания](#), 1998



[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

[Об организации](#) • [Аудитория](#) • [Связаться с нами](#) • [Разместить рекламу](#) • [Правовая информация](#)

Участник Rambler's TOP 100	Я			15 789 9 195 7 844	
---	----------	--	--	--------------------------	--

[N-T.ru](#) / [Раритетные издания](#) / [Лоуренс Куше](#)

Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

Легенда о Бермудском треугольнике в ее обычном изложении

Сверкающая звездами ночь и попутный ветер благоприятствовали «Дакоте-3», когда она начала мягко снижаться в направлении Майами. Слегка накренив нос, самолет увеличил скорость на несколько узлов, и стрелка альтиметра медленно двинулась по шкале в обратную сторону. Пассажиры, которые возвращались в Штаты после рождественских каникул, проведенных в родном Пуэрто-Рико, весело распевали «Мы трое королей», а стюардесса разносила печенье и пунш. Командир четко произнес в ларингофон:

Майами, говорит борт 16002. Прием.

Борт 16002, говорит Майами, продолжайте.

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

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

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

вероятной причины катастрофы отсутствует».

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

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

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

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

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

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

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

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

помощь, это словно удар кинжалом! Нам не спастись!»

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

В 1918 году американский военно-морской флот одна из излюбленных мишеней злых духов понес тяжелую утрату: 542-футовый углевоз «Циклоп», следовавший от острова Барбадос в порт Балтимора и имевший на борту 309 человек, исчез, не оставив о себе ни слуху ни духу. Интенсивные поиски окончились неудачей. «Циклоп» был первым из исчезнувших судов, оборудованных радиоаппаратурой, однако почему-то он не передал сигнала «808». Спустя полстолетия министерство военно-морских сил заявило, что ни одну из множества версий, пытавшихся объяснить исчезновение «Циклопа», нельзя признать удовлетворительной.

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

Жертвы этих необъяснимых исчезновений отнюдь не всегда были безымянными и безличными. В 1909 году, пересекая «треугольник», бесследно исчез Джошуа Слокам, к тому времени известнейший во всем мире моряк. За одиннадцать лет до своей гибели Джошуа прославился, совершив первое кругосветное плавание в одиночку. В последний раз он в течение суток плыл на своей яхте «Спрей» на юг от Массачусетса, но из района Бермудского треугольника уже не вернулся. Все, кто знал Джошуа и его «Спрей», были убеждены, что они не могли оказаться жертвой обычных причуд морской стихии.

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

стрелки компаса, странный свет, появившийся в отдалении однажды ночью.

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

Одной из величайших тайн океана остается загадочное исчезновение «Аталанты» в январе 1880 года. Оставив позади Бермуды, судно, направляясь в Англию, пропало вместе со всем своим экипажем, состоявшим 103 трехсот офицеров и курсантов. Хотя весь этот район «океана» тщательно прочесывался армадой судов, шедших друг от друга на расстоянии прямой видимости, не было найдено ни шлюпки, ни даже просто обломка, который мог бы остаться от «Аталанты».

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

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

Одним из таких исключений стал сигнал «808», который в январе 1953 года послал английский военно-транспортный самолет «Йорк», пролетающий курсом на Ямайку севернее «треугольника». После того как передача сигнала вдруг оборвалась, начались поиски самолета, но найти «Йорк» так и не удалось. Впоследствии лондонский суд констатировал: «Причину гибели установить невозможно».

В марте 1950 года, севернее «треугольника», исчез американский военно-транспортный

самолет «Глоубмастер», а спустя несколько месяцев – грузовое судно «Сандра». Тихой тропической ночью оно словно растворилось во тьме вместе с грузом ядохимикатов.

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

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

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

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

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

Самым странным во всех этих исчезновениях всегда было то, что в ходе поисков

никогда не находили останков погибших людей. Казалось бы, что тела потерпевших кораблекрушение должны быть выброшены прибоем на берег, но этого никогда не случается в районе Бермудского треугольника. А поскольку большинство катастроф, по всей вероятности, происходит в виду берегов, отсутствие тел погибших вызывает особое недоумение.

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

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

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

«Уичкрафт» («Колдовство»), бесследно исчезла.

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

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

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

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

работа гироскопов, возникает свечение на ветровом стекле и приборной доске, а нередко происходят еще более странные вещи.

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

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

Некоторые полагают, что аберрация не что иное, как искривление пространства, и пропавшие корабли оказались в ловушке «четвертого измерения». Некий пророк предсказал, что в один прекрасный день они выберутся из нее и вернуться в родные

порты со своими экипажами, давным-давно превратившимися в скелеты. Кое-кто верит, что члены этих экипажей живы, а возраст их ничуть не изменился со дня исчезновения, и по возвращении они раскроют нам тайну мира, расположенного за призрачной гранью Бермудского треугольника.

Возможно, говорят нам, время течет с различной скоростью, а не с постоянной, как всегда считалось. Если так, этим можно объяснить многочисленные случаи, когда суда и самолеты внезапно оказывались за сотни миль от того места, где им надлежало находиться по логике вещей. Если скорость времени в данной точке пространства будет значительно отличаться от его обычной скорости, судно, попавшее в такую временную западню, просто перестанет существовать в нашем мире. Кроме того, можно предположить, что время не всегда течет прямолинейно. Часть временного потока отклоняется от основного русла, унося с собой все, что случайно оказалось в этот момент в данном районе. Если это корабль или самолет, то вместе со своим злосчастным экипажем и пассажирами он окажется перенесенным в будущее, или прошлое, или даже в «параллельную Вселенную».

Некоторые ученые считают, что наиболее логичное объяснение связано с фактом подводных землетрясений, поскольку в результате внезапных смещений дна океана могут возникнуть волны до 200 футов высотой. Такие волны мгновенно поглотят судно, отсюда — отсутствие сигналов «808» и каких-либо вещественных свидетельств катастрофы.

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

Самолеты иногда попадают в турбулентные воздушные течения, и не только внутри или вблизи кучевых облаков, но и в чистом безоблачном небе. Сильная турбулентность действительно может разрушить самолет и таким образом стать причиной некоторых

исчезновений. Однако и эта гипотеза не выдерживает проверки фактами. Во-первых, очень часто исчезновения происходили при хорошей погоде, а во-вторых, от самолета, развалившегося в воздухе, остаются обломки на довольно большой территории.

Хотя большинство гипотез способны объяснить лишь некоторые случаи исчезновения судов и самолетов, одна из них все-таки заслуживает внимания: это гипотеза магнитных аномалий. Что такое склонение магнитного компаса, известно даже новичкам в летном и морском деле. Стрелка компаса редко указывает точно на север, то есть на Северный географический полюс, Она направлена на Северный магнитный полюс, который находится на некотором расстоянии от географического. Склонение магнитного компаса — важнейший фактор, который никак нельзя не учитывать, в противном случае судно или самолет могут оказаться за сотни миль от пункта назначения.

На земном шаре есть два места, где стрелка компаса показывает точно на север — не на магнитный, а на географический полюс: это Бермудский треугольник и район неподалеку от побережья Японии, известный как Море дьявола, тоже богатый таинственными исчезновениями. За 1950...1954 годы в Море дьявола пропало по крайней мере девять судов. Это были не просто маленькие рыболовные суденышки, а крупные грузовые суда с мощными двигателями и современной радиоаппаратурой. Только один из них успел послать сигнал «808». В результате напряженных поисков было найдено всего несколько обломков; ни живых, ни мертвых, ни даже шлюпок на месте исчезновения обнаружить не удалось. Японское правительство было настолько встревожено, что организовало тщательное обследование всего района, однако нашли там только новый вулкан, в результате извержения которого затонуло одно из исследовательских судов! Японское правительство официально объявило этот район опасной зоной. В результате операции под кодовым названием «Проект Магнит» американские военно-морские силы провели широкие исследования в области земного магнетизма, уточнив многие данные и измерения более чем тридцатилетней давности. Полагают, что эта операция преследовала и другие цели, включая «выслушивание» космического пространства и проверку теории «пониженного сцепления».

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

ими разрушены. Возможно, эти силы воздействуют не только на самолеты, их компасы и радиоаппаратуру, но и на нервную систему людей, вызывая у них головокружение и потерю ориентации в пространстве.

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

Ряд исследователей считают, что Бермудский треугольник и Море дьявола — лишь два из множества аномальных районов, разбросанных по всему земному шару. Математики и геофизики обнаружили двенадцать таких зон, назвав их, за неимением лучшего определения, зонами «Губительных вихрей». Эти вихри якобы зарождаются в районах Северного и Южного полюсов, а также еще в пяти районах каждого из полушарий. Оказалось, что все эти зоны находятся на одинаковом расстоянии друг от друга, и если соединить на глобусе прямыми линиями каждую зону с соседней, то получится цепь равносторонних треугольников. Однако ученые еще не проникли в сокровенный смысл этого незамысловатого узора.

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

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

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

Это утверждение вполне справедливо, если говорить о желторотых любителях дальних морских прогулок, которые выходят в океан на парусных лодках, менее всего для этого предназначенных. Но как быть тогда с такими опытными и закаленными моряками, как Джошуа Слокам и Гарвей Коновер, которые тоже исчезли? Как быть с пропавшими воздушными лайнерами.

реактивными самолетами военно-воздушных сил и пятью торпедоносцами военно-морских сил? Ими управляли люди, которые знали свое дело и не теряли головы в самых критических ситуациях. И все-таки они исчезли. К сожалению, заявление представителей морской береговой охраны не объясняет подавляющего большинства исчезновений.

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

[Христофор Колумб, Саргассово море и Бермудский треугольник](#)

[Оглавление](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

Дата обновления:

28 июля 2001 года

Электронная версия:

© [НиТ](#). [Раритетные издания](#), 1998



[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

[Об организации](#) • [Аудитория](#) • [Связаться с нами](#) • [Разместить рекламу](#) • [Правовая информация](#)



Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

Христофор Колумб, Саргассово море и Бермудский треугольник

1492 год

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

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

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

Саргассово море находится в центральной части Северной Атлантики, располагаясь между 30-м и 70-м градусами западной долготы и 20-м и 35-м градусами северной широты. Здесь меньше облаков, меньше ветров и меньше выпадает осадков, чем над другими областями океана. Саргассово море почти равно по площади территории Соединенных Штатов Америки; оно протянулось более чем на 2000 миль в длину и на 1000 миль в ширину. Со всех сторон Саргассово море окружают мощные атлантические течения, которые заставляют его воды медленно вращаться по часовой стрелке. Свое название это море получило от португальского слова «sargaso», что означает «морская водоросль». Первые мореплаватели, пересекавшие Саргассово море, поминутно боялись сесть на мель, так как большие скопления водорослей обычно означают близость земли. Между тем глубина океана в этом районе составляет несколько миль.

В Саргассовом море обитает множество необычных существ, которые либо совсем недавно приплыли сюда, так сказать «зайцем», на всякого рода предметах, занесенных течениями, либо являются потомками таких же «зайцев», приспособившихся к жизни на водорослях. Так называемые «конские широты», то есть полоса частых и длительных штилей между тридцатой и тридцать пятой параллелями, значительно усиливают необычность этого района. Воздух здесь бывает таким неподвижным, что моряки порой всю ночь читали на палубе при свече, а парусные суда в течение длительного времени не могли сдвинуться с места.

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

Когда какие-нибудь предметы попадают в относительно спокойные воды центральной части Саргассова моря, они начинают двигаться по гигантскому кругу, как человек, попавший в водоворот, и в конце концов тонут.

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

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

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

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

На этом те, кто упоминает о странностях в поведении компаса, когда касаются тайн Бермудского треугольника, обычно меняют тему повествования, как бы давая читателю возможность поразмыслить о природе таинственных сил, действующих в этом районе нашей планеты. Между тем эта история имеет продолжение: Колумб пришел к выводу, что стрелка компаса вообще указывает не на Полярную звезду, как считали его современники, а на какую-то другую точку пространства. Штурманы и весь экипаж относились с величайшим уважением к научным познаниям Колумба; они поверили ему и быстро успокоились. Более чем через три столетия Вашингтон Ирвинг в биографии Колумба писал по этому поводу: «... объяснение, которое Колумб дал этому явлению, было весьма правдоподобным, что свидетельствует об остроте его ума, всегда готового найти единственно правильное решение в самой критической ситуации. Возможно, сначала он выдвинул эту гипотезу только для того, чтобы успокоить перепуганных моряков, но, как выяснилось в дальнейшем, и сам Колумб оказался вполне удовлетворен таким объяснением». И хотя Ирвинг ставил под сомнение гипотезу Колумба, Колумб правильно решил эту загадку.

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

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

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

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

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

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

Высланы два катера, установивших, что это «Рубикон» водоизмещением около 90 регистровых брутто-тонн.

Спасательных шлюпок на «Рубиконе» не оказалось, однако личные вещи членов экипажа остались в каютах. С носа свисал оборванный перлинь. Полученные ранее сообщения ничего не говорят о том, что произошло со швартовыми спасательных шлюпок — были ли они перерезаны, оборваны или вытравлены.

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

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

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

Хотя заголовки и первый абзац рассчитаны на сенсацию, остальная часть статьи, и

особенно ее конец, дают весьма простую разгадку этой тайны.

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

[19 звено](#)

[Оглавление](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

Дата обновления:

20 марта 2005 года

Электронная версия:

© [НиТ](#). [Раритетные издания](#), 1998

Везде n-t.
ru

[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

[Об организации](#) • [Аудитория](#) • [Связаться с нами](#) • [Разместить рекламу](#) • [Правовая информация](#)



[N-T.ru](#) / [Раритетные издания](#) / [Лоуренс Куше](#)

Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

19 звено

Декабрь 1945 года

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

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

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

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

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

Сообщите ваше местоположение, запросил командно-диспетчерский пункт.

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

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

Держите курс на запад, распорядился командно-диспетчерский пункт.

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

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

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

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

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

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

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

Потом... молчание.

Гигантская летающая лодка типа «Мартин Маринер» с экипажем из тринадцати человек

немедленно вылетела туда, где предположительно должно было находиться патрульное звено. Оборудованный всевозможными спасательными средствами, этот самолет мог совершить посадку на воду при самой высокой волне.

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

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

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

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

В 19 ч 04 мин диспетчер центра управления полетами в Майами принял слабый, очень далекий, радиосигнал: «FT... FT...» Это были позывные 19 звена, которыми никто, кроме него, не мог пользоваться. Причем позывные эти были приняты через два часа после того, как у «Эвенджеров» должно было кончиться горючее!

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

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

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

Если у них кончилось горючее, то «Эвенджеры» могут продержаться на поверхности воды достаточно долго, чтобы экипаж успел сбросить самонадувающиеся спасательные плоты. Все экипажи прошли специальную подготовку по правилам поведения в аварийной ситуации, а спасательное оборудование обеспечивало им пребывание в течение многих дней в открытом море без всякой опасности для жизни. Пусть у них действительно кончилось горючее, это все равно не объясняет, почему до этого, еще в полете, они вдруг потеряли всякую ориентировку, почему посылали такие странные донесения. И тем более не объясняет исчезновение «Маринера». В каждом самолете было надежное радиооборудование. Почему же никто из них не послал сигнал «808» либо до, либо после приводнения? Почему не послал его «Маринер»?

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

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

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

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

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

Можно задать еще немало вопросов, па которые пока что нет ответа. Почему все

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

[«Мэри Селест»](#)

[Оглавление](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

Дата обновления:

28 июля 2001 года

Электронная версия:

© [НиТ. Раритетные издания](#), 1998

Везде
n-t.
ru

[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

[Об организации](#) • [Аудитория](#) • [Связаться с нами](#) • [Разместить рекламу](#) • [Правовая информация](#)



Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

«Мэри Селест»

Декабрь 1872 года

Никакое повествование о тайнах океана не будет полным без рассказа о «Мэри Селест». Хотя ее, уже без людей, нашли в океане между Азорскими островами и Португалией, вспоминают о ней чаще всего в связи с тайнами Бермудского треугольника. Все суда, брошенные командой, где бы их ни находили, сравнивают с «Мэри Селест», и все таинственные истории, с кем бы они ни случались, нарекают ее именем. Например, 19 звено из пяти торпедоносцев, исчезнувшее в декабре 1945 года возле побережья Флориды, часто именуют «Мэри Селест» от авиации».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

По другой версии, команда «Мэри Селест» учинила набег на бочки со спиртным, хранившиеся в трюме. Уильям А. Ричард, который был в то время министром финансов

Соединенных Штатов, написал открытое письмо, которое появилось на первой странице «Нью-Йорк тайме» 23 марта 1873 года:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[«Губительные вихри»](#)

[Оглавление](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

Дата обновления:

28 июля 2001 года

Электронная версия:

© [НиТ](#). [Раритетные издания](#), 1998



[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

[Об организации](#) • [Аудитория](#) • [Связаться с нами](#) • [Разместить рекламу](#) • [Правовая информация](#)



[N-T.ru](#) / [Раритетные издания](#) / [Лоуренс Куше](#)

Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

«Губительные вихри»

Будучи посвященными в знание о таинствах Бермудского треугольника и Моря дьявола, исследователи занялись целенаправленным поиском, чтобы убедиться в возможности существования и других аномальных зон, где количество исчезающих морских и воздушных кораблей было бы непропорционально велико по сравнению с остальными районами земного шара. Несмотря на определенный скептицизм в подходе к этой проблеме, они вскоре обнаружили в северном полушарии еще три таких же района, в которых исчезновения происходят гораздо чаще, чем это можно объяснить обычными причинами неблагоприятных метеорологических условий и технических неполадок. Они находятся вблизи Средиземного моря, в Афганистане и к северо-востоку от Гавайских островов, в Тихом океане. Когда ученые расположили все эти аномальные районы на глобусе, то, к своему изумлению, обнаружили, что они находятся не только на одинаковом удалении от экватора, но и равномерно распределены по окружности глобуса на расстоянии 72° друг от друга. По мере того как на глобусе наносились все новые места исчезновения кораблей, каждый район приобретал форму овала или ромба с одинаковым для всех них наклоном на восток.

Дальнейшие исследования обнаружили пять таких же ромбовидных районов в южном полушарии, равномерно расположенных по земной окружности с одинаковым наклоном на восток и на одинаковом удалении от экватора, но только не к северу, а к югу!

Единственным общим признаком для всех этих десяти районов (вернее, для восьми, поскольку Средиземноморский и Афганский районы исключаются из правил в силу своего местоположения) оказалось то, что все они расположены поблизости от отчетливо прослеживаемых теплых океанских течений. Эти же районы славятся и другими странными явлениями, например, такими выдающимися, как частое появление призраков и НЛО.

Казалось бы, именно океанскими течениями, вызывающими всевозможные возмущения

в атмосфере и воде, можно было объяснить слишком уж частые исчезновения судов и самолетов в этих зонах, через которые, ввиду их близости к густонаселенным районам суши, проходят важнейшие воздушные трассы и морские пути. Однако страховая компания «Ллойд», американские военно-морские силы и другие организации, связанные с мореплаванием, чрезвычайно озадачены этими исчезновениями. Даже специфика географического положения этих десяти зон не объясняет, почему там пропадает такое большое количество судов и самолетов по сравнению с обычным средним числом кораблекрушений и авиационных катастроф.

Математики и инженеры пришли к выводу, что области вокруг Северного и Южного полюсов также можно считать аномальными зонами. Если все двенадцать зон нанести на глобус и соединить их прямыми линиями, то получится несколько равносторонних треугольников. Разумеется, должно быть дано какое-то научное объяснение, почему в природе создались эти треугольники. Сильные ветры, океанские течения, штормы, резкие перепады температуры в этих районах могли бы объяснить многочисленные катастрофы и затопления, даже обнаружение НЛО. но этими факторами не объясняются многие случаи бесследных исчезновений, не связаны с ними и такие явления, как беспорядочное вращение магнитной стрелки вокруг своей оси, потеря радиосвязи и затухание сигнала на экране радиолокатора, магнитные и гравитационные аномалии.

До тех пор пока не получено однозначного ответа на вопрос, куда девались все эти пропавшие самолеты, суда, подводные лодки и люди, имеют право на существование все гипотезы вроде возможности похищений, совершаемых НЛО, антигравитационных полей и искривления времени.

Гипотезу «губительных вихрей» впервые выдвинул в 1968 году Иван Т. Сандерсон вместе со своим Обществом по исследованию необъяснимого (STTU). По этому вопросу он написал пять статей, или книжных глав, в год по статье, начиная с первой из них, за исключением 1972 года, когда он ничего не публиковал. Каждая последующая статья основывалась на предыдущей, однако содержала обновленный и заново переработанный материал.

Анализ всех аргументов, приводимых в этих пяти статьях в обоснование гипотезы «губительных вихрей», показывает, что Бермудский треугольник был избран в качестве первого «вихря», поскольку уже давно был известен как место многих необычных исчезновений. Море дьявола оказалось на втором месте, потому что «мы уже знали, что о такой области говорят как о существующей «вблизи Японии» и потому, что «самолет за самолетом исчезали, когда летели на Гуам». Никаких других доказательств или даже конкретных фактов исчезновения судов и самолетов в Море дьявола представлено не было.

Гибель двух подводных лодок в Средиземном море и четырех небольших судов в Атлантике у берегов Португалии послужила единственным основанием для существования третьего аномального района.

Гибель «множества» военных самолетов в горах Афганистана в годы второй мировой войны дала повод для выделения еще одного такого района (четвертого), а исчезновение одного-единственного самолета между Гавайскими островами и Соединенными Штатами позволило считать и этот район (пятый) аномальным.

Для пяти южных «вихрей» вообще не понадобились доказательства; было просто сказано, что журналисты и исследователи показали, что они существуют и расположены на расстоянии 72° друг от друга.

Северный и Южный полюсы были добавлены к этим районам, поскольку «указывалось, что отдельные пространственные и временные аномалии» случались на Северном полюсе. Южный полюс был включен без всякого объяснения причин.

Знакомство со статьями о «губительных вихрях» показывает, что их авторы сначала «предполагали», где находятся эти районы, а потом, когда там происходил какой-либо «инцидент», это становилось доказательством его «аномальности».

По утверждению Общества исследования необъяснимого, накопилось «множество свидетельств» по некоторым районам, «удовлетворительное их число» по другим районам и «почти ничего» по третьим. Но поскольку предполагаемое расположение «вихрей» по земной поверхности «кажется таким правильным», пришлось сделать допущение, что «вихри» и в этих последних районах все-таки существуют. Затем все эти вихри, существование которых было допущено или «доказано», были соединены прямыми линиями таким образом, что они оказались вершинами равносторонних треугольников, и их создатели не могли надивиться «упорядоченностью природы».

Среди пользователей ЭВМ распространена аббревиатура «Джиайджиоу» (GIGO Garbage In, Garbage Out «Что посеешь, то и пожнешь»; «Как аукнется, так и откликнется»), смысл которой сводится к осознанию того, что если заложить в машину негодные данные, то и ответ будет таким же, если не еще более негодным. При отсутствии точных данных в условии задачи невозможно рассчитывать на ясный и точный ответ. Каким образом, нанося на карту предполагаемое местоположение судов, которые исчезли неизвестно где, можно было четко определить границы ромбовидных зон, наклоненных под одинаковым углом к экватору и расположенных равномерно вокруг всего земного шара? Где, например, нужно было бы расположить на карте место гибели «Аталанты»? Ведь она могла затонуть на любом отрезке своего 3000-мильного пути в Англию. Почему

же предположили, что она затонула именно в Бермудском треугольнике?

Быть может, «Коннемара IV» и «Рубикон» тоже стали свидетельством того, что Бермудский треугольник является «губительным вихрем»? Между тем расследование показало, что эти суда, сначала считавшиеся жертвой какой-то таинственной силы, были обнаружены вскоре после того, как попали в ураган. А гибель Эла Снайдера в 16-футовом фанерном ялике в бурю, когда скорость ветра достигала 50 миль в час, тоже доказывает существование «губительных вихрей»?

Сейчас предпринимаются новые попытки обосновать исчезновения судов и самолетов с помощью математических формул или геометрических зависимостей, но обоснование это неизбежно окажется ошибочным, если будет построено на таких же ложных данных, какие использовались для «доказательства» аномальных свойств Бермудского треугольника, Моря дьявола и других «губительных вихрей».

[Магнетизм, тайна и Бермудский треугольник](#)

[Оглавление](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

Дата обновления:

28 июля 2001 года

Электронная версия:

© [НиТ](#). [Раритетные издания](#), 1998

Везде n-t.
ru

[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

Участник	15 789	
Rambler's	9 195	
TOP 100	7 844	

[N-T.ru](#) / [Раритетные издания](#) / [Лоуренс Куше](#)

Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

Магнетизм, тайна и Бермудский треугольник

В Бермудском треугольнике наблюдают ряд неправильностей в поведении магнитного комплекса, что, как полагают некоторые, каким-то образом связано с его тайной. Пилоты рассказывают о том, что стрелка компаса либо показывает неверное направление, либо вдруг начинает неистово вращаться вокруг своей оси. моряки и летчики, связавшие свою жизнь с деятельностью в этом районе, не раз были свидетелями мощнейших магнитных бурь.

Одной из самых логичных теорий, пытающихся объяснить исчезновения судов и самолетов, является теория, связывающая эти исчезновения с ошибками в исчислении магнитного склонения. Как известно каждому студенту-физику, стрелка компаса указывает не на Северный географический полюс, а на Северный магнитный полюс, расположенный несколько в стороне от географического. Угол, на который отклоняется магнитная стрелка от географического меридиана в данной точке земной поверхности, называется магнитным склонением. Величина склонения для различных районов Земли различна и в некоторых местах достигает 20° . Если штурман при определении курса забудет внести поправку на магнитное склонение в данном районе Земли, он рискует очутиться за сотни миль от места назначения.

Особенность Бермудского треугольника заключается в том, что это одно из немногих мест на Земле, где стрелка компаса показывает не на магнитный, а на географический полюс. Другим районом, где происходит то же самое, является Море дьявола вблизи Японии, где тоже исчезло немалое количество самолетов и судов. По мнению морской береговой охраны, это всего-навсего совпадение.

Было сделано множество попыток определить природу магнитной аберрации в районе Бермудского треугольника. Одна из них была предпринята в рамках «Проекта "Магнит"», организованного американскими военно-морскими силами с использованием самолетов «Супер-Констеллейшн», оборудованных особо чувствительными магнитометрами для фиксации малейших изменений магнитного поля.

Было выдвинуто немало гипотез «магнитной аберрации», чтобы объяснить исчезновение судов и самолетов однако все они ошибочны, что может засвидетельствовать каждый, кто знаком с принципом действия компаса. Различные «абerrации», приписываемые Бермудскому треугольнику, чтобы обосновать необычность этого района, на самом деле являются самыми обычными свойствами компаса и земного магнетизма и присущи всем без исключения районам Земли. Эти свойства настолько элементарны, что изложены в любом учебнике по навигации.

Даже если бы эти гипотезы «магнитной аберрации» имели хоть какой-нибудь смысл, они могли бы объяснить не исчезновение судов и самолетов, а только их отклонение от правильного курса. Кроме того, утверждение, будто магнитное склонение в районе Бермудского треугольника равно нулю, содержит лишь долю истины. Хотя возле Флориды склонение действительно равно нулю, оно постепенно возрастает к востоку и на Бермудских островах уже достигает 15°.

[Магнитное склонение](#)

[Оглавление](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

Дата обновления:

28 июля 2001 года

Электронная версия:

© [НиТ. Раритетные издания](#), 1998

Везде n-t.
ru

[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

Участник	15 789	
Rambler's	9 195	
TOP 100	7 844	

[N-T.ru](#) / [Раритетные издания](#) / [Лоуренс Куше](#)

Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

Магнитное склонение

Убеждение, будто гипотеза магнитного склонения является одной из «самых логичных теорий», объясняющих эти исчезновения, вообще лишено всякого основания. Как это ни курьезно, но магнитное склонение в качестве возможной причины гибели судов и самолетов может серьезно обсуждаться, когда речь идет почти о любом районе Земли, кроме вод, омывающих Флориду, и Моря дьявола.

Стрелка компаса показывает не на Северный географический полюс, а на Северный магнитный полюс, который находится в северной части Канады, вблизи острова Принца Уэльского, в 1300 милях от Северного географического полюса. Величина угла между направлением на Северный магнитный полюс и направлением на Северный географический полюс для различных районов Земли различна. Этот угол в данной точке земной поверхности называется магнитным склонением.

Например, магнитное склонение на Азорских островах составляет 20° , поскольку, указывая на Северный магнитный полюс, стрелка компаса на 20° отклоняется от Северного географического полюса. Магнитное склонение для Феникса, Аризона, составляет 14° , так как здесь угол между Северным географическим полюсом и Северным магнитным полюсом равен 14° . Однако в той части Бермудского треугольника, которая находится возле Флориды, магнитное склонение приближается к нулю. Для Флориды нет никакой разницы между направлениями на географический и магнитный полюсы, поскольку полуостров Флорида, Северный магнитный полюс и Северный географический полюс находятся на одной прямой.

На земном шаре есть и другие точки, которые находятся на одной прямой с обоими полюсами. Линия, соединяющая все эти точки, называется агонической, или линией нулевого магнитного склонения, и, хотя на нее оказывают какое-то воздействие возмущения магнитного поля Земли, это, по существу, прямая линия, которая от Северного магнитного полюса пересекает Канаду и озеро Мичиган, восточную часть Соединенных Штатов, Флориду, Кубу и Южную Америку. Вблизи агонической линии

штурманам не надо беспокоиться о магнитном склонении, потому что там его просто нет.

Однако чем дальше от агонической линии находится судно, тем больше магнитное склонение, которое надо учитывать при прокладке курса. На морских картах указано магнитное склонение для каждого района Земли, и ничего не стоит сделать необходимую поправку. Пилоты также должны корректировать направление полета в зависимости от магнитного склонения, иначе они собьются с курса.

Например, пилот, который собирается лететь к Фениксу на запад (270°), должен сделать поправку на 14° , величину магнитного склонения для данного района, и вести самолет по компасному курсу 256° . Если же он забудет учесть магнитное склонение и не будет обращать внимание на земные ориентиры, то полетит на 14° правее намеченного курса и через 500 миль полета окажется примерно в 124 милях севернее точки, над которой ему надлежало быть. Если вблизи Азорских островов пилот забудет сделать поправку на 20° , склонение для данного района, то через 500 миль полета окажется в 173 милях от намеченного курса.

Хотя поправка на величину магнитного склонения — одна из основных операций, о которой едва ли забудет даже начинающий штурман, можно с уверенностью сказать, что, если это все-таки случится, он заблудится. Однако вблизи Флориды или Багамских островов пилот не собьется с курса, забыв сделать поправку на магнитное склонение, поскольку в этом районе такая поправка не нужна.

Хотя возле Флориды стрелка компаса показывает прямо на Северный полюс, фактически ее притягивает Северный магнитный полюс. Просто Северный полюс находится на одной прямой с Флоридой и магнитным полюсом. Если следовать той же логике, на какой строится Легенда, можно утверждать, что в районе Флориды все компасы показывают на Каламазу, поскольку Каламазу тоже находится на агонической линии, и все компасы в районе Флориды, естественно, показывают на Каламазу.

[Магнитные возмущения; аномалии и бури](#)

[Оглавление](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

Дата обновления:

28 июля 2001 года

Электронная версия:

© [НиТ](#). [Раритетные издания](#), 1998



[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

[Об организации](#) • [Аудитория](#) • [Связаться с нами](#) • [Разместить рекламу](#) • [Правовая информация](#)



[N-T.ru](#) / [Раритетные издания](#) / [Лоуренс Куше](#)

Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

Магнитные возмущения; аномалии и бури

Магнитное поле Земли рождено могучими силами его магнитного ядра. Хотя эти силы достаточно равномерно воздействуют на всю поверхность земного шара, в некоторых районах на них накладываются дополнительные местные воздействия. Обычно это районы богатых залежей железной руды, такие, как на севере Миннесоты и в других местах территории Великих озер, или обширные области лавовых покровов, как, например, возле Грэнтс, штат Нью-Мексико. В этих районах из-за возмущений вблизи местных магнитных полей показания компаса крайне ненадежны; об этом пилотов предупреждают авианavigационные карты, причем никому не приходит в голову считать такие районы странными или таинственными.

По данным американских военно-морских сил, которые проводили магнитные измерения в северной части Атлантического океана (но не для раскрытия тайны Бермудского треугольника, как некоторые утверждают, а в рамках всемирной программы обновления морских карт), в Бермудском треугольнике какие бы то ни было местные магнитные возмущения отсутствуют.

В отличие от местных магнитных возмущений, которые могут вызвать довольно значительные изменения в магнитном поле Земли, магнитная аномалия — это очень небольшая сила, рожденная подводным или еще каким-нибудь ферромагнитным объектом. Она слишком слаба, чтобы радикально воздействовать на компас судна или самолета.

Магнитные бури вызываются потоками извергаемых из Солнца заряженных частиц при столкновении их с магнитным полем Земли. Эти бури происходят крайне нерегулярно и обычно длятся несколько часов, причем ошибка в показаниях компаса не превышает одного-двух градусов. Такая ошибка не может привести к сколько-нибудь значительному отклонению от курса.

[Аномальное поведение магнитного компаса](#)

[Оглавление](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

Дата обновления:

28 июля 2001 года

Электронная версия:

© [НиТ. Раритетные издания](#), 1998

Везде n-t.
ru

[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

[Об организации](#) • [Аудитория](#) • [Связаться с нами](#) • [Разместить рекламу](#) • [Правовая информация](#)

Участник	15 789	
Rambler's	9 195	
TOP 100	7 844	

[N-T.ru](#) / [Раритетные издания](#) / [Лоуренс Куше](#)

Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

Аномальное поведение магнитного компаса

Как известно каждому штурману, во время болтанки или в шторм стрелка (картушка) компаса непрерывно колеблется.

Картушка компаса свободно плавает в специальной жидкости, что позволяет ей вращаться в поисках магнитного полюса почти без трения. И хотя компас укреплен в особом (кардановом) подвесе, обеспечивающем ему относительную неподвижность, качка судна и самолета приводит к колебаниям картушки. И чем сильнее качка или болтанка, тем сильнее колебания картушки, а в шторм она порой начинает вращаться вокруг своей оси.

Большую часть времени штурман прокладывает курс, выбирая среднее из крайних показаний компаса. Например, если магнитная стрелка постоянно колеблется между 30 и 50 градусами, значит, судно идет по курсу 40 градусов. Этот недостаток магнитного компаса обусловил использование гирокомпасов, которые приводятся во вращение электричеством или воздушным дутьем. Хотя гирокомпасы тоже страдают целым рядом недостатков, в плохую погоду их показания остаются относительно стабильными.

Любой пилот, который хоть раз в жизни покачивал крыльями своего самолета, и любой моряк, хоть раз в жизни попадавший в шторм, знают, что ничего не стоит заставить стрелку компаса начать колебаться вокруг своей оси.

[Эпилог](#)

[Оглавление](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

Дата обновления:

28 июля 2001 года

Электронная версия:

© [НиТ. Раритетные издания](#), 1998



[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

[Об организации](#) • [Аудитория](#) • [Связаться с нами](#) • [Разместить рекламу](#) • [Правовая информация](#)



Бермудский треугольник: мифы и реальность

Лоуренс КУШЕ

Эпилог

Немало гипотез было предложено для разгадки тайны Бермудского треугольника. Искривление времени, антигравитационные поля и даже колдовство выступали в качестве возможной причины исчезновения, а также атмосферные aberrации, магнитные и гравитационные аномалии — странные силы, которые заставляют замолчать радио, блокируют радиолокаторы и искажают показания компасов.

Подводные землетрясения. Водяные смерчи. Приливные волны. Причуды океана. «Лучи смерти» из Атлантиды. Черные дыры пространства. Подводные сигнальные устройства, руководящие полетом на Землю с других планет. Неопознанные летающие объекты, похищающие землян и их транспортные средства для изучения в других галактиках или ради спасения землян от грядущей катастрофы.

Этот район был назван «губительным вихрем» или аномалией — местом, где явления и предметы не подчиняются обычным законам природы. Кто-то даже сказал, что Злой дух, а может быть, и сама Смерть затаились в «треугольнике».

Некоторые теоретики пытались найти хоть какую-нибудь связь между всеми пропавшими судами или их пассажирами. Возможно, анализ груза или всеобъемлющее генеалогическое исследование с помощью ЭВМ даст ключ к решению проблемы?

Быть может, все эти случаи происходили в одно и то же время суток или во время затмений или вспышек на солнце? Нет ли связи между исчезновениями и землетрясениями? А вдруг виновата во всем внезапная причина, например определенное расположение планет?

Ни одна из существующих теорий не может удовлетворительно объяснить все или хотя бы большинство исчезновений. Была высказана мысль, что для окончательной разгадки этой тайны следует на время закрыть этот район, чтобы правительство могло направить туда управляемые по радио суда с аппаратурой, которая зафиксировывает все необычные

явления. И еще было предложено обратиться к ясновидцам, чтобы они рассказали о силах, которые действуют в этом районе.

Хотя исчезновения судов и самолетов в Бермудском треугольнике всего больше освещались в печати, «треугольнику» приписывались исчезновения, происходившие и в других районах Земли. К ним относится случай с «Фреей», которая была брошена экипажем в 1902 году в Тихом океане, и трагедия «Глоубмастера», упавшего в 1951 году недалеко от Ирландии. Если отметить на глобусе места всех исчезновений, приписываемых району Бермудского треугольника, то окажется, что они разместятся на территории, которая охватывает Карибское море, Мексиканский залив и большую часть Северной Атлантики. В этом отношении Бермудский треугольник отнюдь не уникален.

[Эпилог](#)

[Оглавление](#)

Дата публикации:

28 июля 2001 года

Текст издания:

Лоуренс Д. Куше. Бермудский треугольник: мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.

Дата обновления:

28 июля 2001 года

Электронная версия:

© [НиТ](#). [Раритетные издания](#), 1998

Везде n-t.
ru

[В начало сайта](#) | [Книги](#) | [Статьи](#) | [Журналы](#) | [Нобелевские лауреаты](#) | [Издания НиТ](#) | [Журнал «Сумбур»](#)
[Карта сайта](#) | [Подписка](#) | [Совместные проекты](#) | [Аналитический центр](#) | [Техническая библиотека](#)

© [МОО «Наука и техника»](#), 1997...2009

[Об организации](#) • [Аудитория](#) • [Связаться с нами](#) • [Разместить рекламу](#) • [Правовая информация](#)

