



Едгар Алън По  
Балонът-измислица

ИЗУМИТЕЛНА НОВИНА!  
С ГОЛЯМА БЪРЗИНА ПРЕЗ НОРФОЛК!<sup>1</sup>  
АТЛАНТИКЪТ ПРЕКОСЕН  
ЗА  
ТРИ ДНИ!  
Изключителна победа на  
ЛЕТЯЩАТА МАШИНА  
на  
г-н Мънк Мейсън!!!

Пристигане на острова Саливън,  
близо до Чарлстън,<sup>2</sup>  
Южна Каролина, на  
г-н Мейсън, г-н Робърт  
Холънд, г-н Хенсън,  
г-н Херисън Ейнсуърт  
и още четирима души  
на борда на управляемия  
балон „Виктория“  
след седемдесет и пет часо  
полет от единия  
до другия бряг!  
Пълни подробности  
за пътуването!

---

1. Графство в източната част на Англия. Б. пр.

2. Град в югоизточната част на САЩ, щата Южна Каролина. Б. пр.

Голямата цел най-сетне е постигната! Въздухът, покорен от науката така, както сушата и морето, ще стане пряк и удобен път за хората. АТЛАНТИЧЕСКИЯТ ОКЕАН НАИСТИНА Е ПРЕКОСЕН С БАЛОН от единия до другия бряг без особени трудности, без очевидна опасност, при пълно владееие на летателния апарат и за невъобразимо краткия срок от седемдесет и пет часа! Активната помощ на наш представител в Чарлстън, Южна Каролина, ни позволи да предложим на нашите читатели първи от всички останали най-подробно описание на това невероятно пътуване, започнало в 11 часа преди обяд на 6-и тм., събота, и завършило във вторник, на 9-и т.м. в два часа следобяд, в което участваха със Евърард Брингхърст, г-н Осбърн – племенник на лорд Бентинк, г-н Мънк Мейсън и г-н Робърт Холънд, всеки от които е известен въздухоплавател, а така също и г-н Херисън Ейнсуърт, авторът на „Джек Шепърд“, г-н Хенсън, създателят на последния несполучлив модел летателен апарат, и двама моряци от Улуич, или общо осем души. Подробностите на полета, описани по-долу, са предадени вярно и точно във всяко отношение, тъй като са пренесени *verbatim*<sup>3</sup> със съвсем малки изключения от общия дневник на г-н Мънк Мейсън и г-н Херисън Ейнсуърт, които бяха твърде любезни да предоставят на нашия представител голямо количество устни сведения за самия балон, за неговото построяване и за други интересни неща. Единствената промяна в получения ръкопис са поправките, които трябваше да направим, за да стане по-смислен и последователен набързо навърляният отчет, получен от нашия представител.

---

3. Дословно (лат.). Б. пр.

## Балонът

Интересът на публиката към въздухоплаването отслабна твърде много след двата очевидни неуспеха на г-н Хенсън и на сър Джордж Кейли. За модела на г-н Хенсън (за който учените се изказаха отначало твърде ласкаво), бе използвана наклонената плоскост на някакво възвишение, от което движението трябваше да продължи след прилагането на външна сила като резултат от въртенето на перки, които по форма и по брой напомнят за крилето на вятърна мелница. След всички опити с пробни модели обаче се оказа, че въртенето на тези перки не само не придвижва апарата, но самите те пречат на полета. Единствената движеща сила бе резултатът от началния тласък при спускането от наклонената плоскост; щом перките бяха в покой, апаратът отиваше по-далече, отколкото когато те се въртяха, което е достатъчно доказателство за тяхната безполезност, защото при отсъствието на тяга, която в случая трябва да поддържа и устойчивостта, цялото устройство бе осъдено да остане на земята. Това обстоятелство накара сър Джордж Кейли да избере витло и апарат със собствена носеща сила, тоест балон. В случая със сър Джордж идеята бе оригинална само с практическото си приложение. Той изложи модел на своето изобретение в Политехническият институт. И тук движещата сила се насочваше към прекъснати плоскости или перки, които се въртят. Те бяха четири на брой, но и с тях балонът нито помръдна, нито бе увеличена подемната му сила. Целият проект се окажа напълно безплоден.

И ето че в този критичен момент у г-н Мънк Мейсън (чието пътуване с балона „Насау“ от Дувър до Вейлбург причини толкова много възмущения през 1837 година) се зароди идеята да използва принципа на Архимедовия винт за движение във въздуха. Според него причината за неуспеха на г-н Хенсън и на сър Джордж се дължеше на наклонената плоскост на отделните перки. Г-н Мейсън направи няколко опита пред публика.

И той, подобно на сър Джордж Кейли, използва балон с елипсоидна форма. Дължината му бе тринайсет фута и шест инча<sup>4</sup>, а височината – шест фута и осем инча. Балонът бе напълнен с триста и двамайсест кубически фута газ, който, ако е чист водород, е количество достатъчно, за да бъде издигнат двамайсест и един фунтов<sup>5</sup> товар непосредствено след

---

4. Един фут е равен на 30,48 см, а един инч – на 2,54 см. Б. пр.

зареждането, преди още да се е намалил обемът му или да се е променил неговият състав. Цялото устройство и апаратурата тежаха седемнайсет фунта, така че около четири фунта оставаха в резерва. Под средата на балона имаше рамка от леко дърво, дълга около девет фута, привързана с мрежа от въжета по обичайния начин. От тази рамка бе повесен плетен кош.

Витлото се състои от ос, изработена от месингова тръба с дължина осемнайсет инча, през която по полуспирална линия, наклонена под петнайсет градуса, преминават радиални пречки от стоманена тел с дължина два фута така, че от двете страни остава по един фут. Във външните си краища пречките са свързани с две ленти от приплесната тел. Това е рамката на витлото, която е покрита с импрегниран копринен плат, разкроен на клинообразни ивици и притегнат така, че да се образува достатъчно равномерна повърхност. Двата края на оста на витлото са поставени върху носещи пръти от месингова тръба, които се спускат от обръч, разположен над коша. В долните краища на тези пръти има отвори, в които се въртят петите на оста. От онзи край на оста, който се намира по-близо до коша, продължава стоманен вал, свързващ витлото със зъбното колело на пружинен двигател, разположен в самия кош. При задвижване на пружината витлото започва да се върти много бързо и устремява целия апарат напред. Кормилото отклонява с лекота машината във всяка желана посока. В сравнение с размерите си пружинният механизъм е много мощен и е в състояние да повдигне четиридесет и пет фунта още с първия оборот, като силата му постепенно се увеличава. Общото му тегло е осем фунта и шест унции<sup>6</sup>. Кормилото се състои от лека тръстикова рамка, покрита с копринен плат; дълго е около три фута, а най-голямата му широчина е един фут; общият му вид напомня за спортна ракета. То тежи около две унции. Кормилото може да застане водоравно или да се насочва нагоре, надолу, вляво и вдясно така, че навигаторът да пренася под наклон съпротивлението на въздуха към нужната страна, а балонът да се отклонява в обратната посока.

Моделът (описан тук повърхностно поради липса на достатъчно време) бе пуснат в действие и достигна скорост от пет мили<sup>7</sup> в час, но колкото и да е странно, той събуди съвсем малък интерес в сравнение със сложната машина на господин Хенсън, което е показателно за недоверието на хората към по-простите решения. Те очакват, че голямата

5. Един англ. фунт е равен на 453,6 грама. Б. р.

6. Една търговска унция е равна на 28,35 грама. Б. р.

7. Една географска миля в САЩ е равна на 1853 метра. Б. р.

мечта на въздухоплаването ще бъде осъществена от изключително сложно устройство, на което отговаря някой от най-заплетените принципи на динамиката.

Обаче г-н Мейсън бе толкова доволен от успеха на своето изобретение, че реши да се заеме при първа възможност с построяването на достатъчно голям балон, който да бъде изпитан в продължителен полет; първоначалният вариант бе прекосяването на Ламанша, подобно на предишния опит с балона „Насау“. За да осъществи идеята си, той потърси и получи подкрепа от сър Евърард Брингхърст и г-н Осбърн, две имена, които са добре известни със своите постижения в областта на науката и с особения си интерес към балоните и въздухоплаването. По желание на г-н Осбърн не бе дадена никаква гласност на проекта, за който знаеха само хората, заети пряко в построяването на апарата, проведено под ръководството на г-н Мейсън, г-н Холънд, сър Евърард Брингхърст и г-н Осбърн в имението на последния, разположено близо до Пенструтал в Уелс. Г-н Хенсън и неговият приятел Ейнсуърт видяха балона отблизо в последната събота, когато бе взето окончателно решение за присъединяването им към операцията. Още не се знае защо в групата са били включени двамата моряци, но след един-два дни нашите читатели ще научат за всички подробности на това необикновено пътуване.

Балонът е построен от копринен плат, напоен с втечнена гума. Той има внушителни размери и съдържа четиридесет хиляди кубически метра светилен газ, но тъй като бе напълнен именно с него, а не с по-скъпия и своенравен водород, носещата му способност непосредствено след надуването не надхвърли две хиляди и петстотин фунта. Светилният газ е не само по-евтин, но и по-лесно се доставя и складира.

За използването му във въздухоплаването светът е задължен на г-н Чарлз Грийн. Дотогава зареждането на балоните не само струваше твърде скъпо, но бе и несигурно. Обикновено се губеха два-три дни в напрални опити да бъде получено достатъчно количество водород за напълването на един балон; губеха се и големи количества от газа, който има много фин състав и силен химичен афинитет към околния въздух. В един и същ добре конструиран балон количеството и съставът на изпълващия го светилен газ няма да се променят в продължение на шест месеца, докато водородът ще изгуби чистотата си за не повече от шест седмици.

Носещата способност на балона бе изчислена на две хиляди и петстотин фунта и тъй като общото тегло на осемте души бе под хиляда и двеста фунта, оставащата част бе за сметка на баласта, насипан и

подреден в торбички с различно тегло и съответстващи означения, а така също и на въжета, барометри, телескопи, каси с храна за две седмици, съдове с вода, наметала, чанти с багаж и множество други необходими вещи, между които и нагревател за кафе, използващ топлината, получена при гасене на вар, в случай че откритият огън се окаже опасен. Целият този багаж с изключение на баласта и някои дреболии бе повесен на обръча, разположен над главите на екипажа. Размерите и тежестта на коша са много по-малки в сравнение с големината на първоначалния модел. Той е изплетен от раката и е страшно здрав за толкова деликатна на вид конструкция. Стените му са високи около четири фута. Пропорционално на модела тук кормилото е много по-голямо, а витлото е чувствително по-малко. Между другото балонът носи котва и водещо въже, което има изключително важна роля. Тук са нужни няколко думи за онези от нашите читатели, които не познават в подробности летенето с балон.

След като излети, балонът попада под влиянието на множество фактори, които пораждат разлика в теглото му и съответно увеличават или намаляват неговата подемна сила. Така например оросяването на копринената повърхност може да повиши теглото с няколкостотин фунта; тогава трябва да се изхвърли от баласта, защото в противен случай балонът започва да губи височина. След като баластът е изхвърлен, а слънчевата топлина изпари росата и в същото време увеличи обема на газа, балонът започва бързо да се издига. Преди да бъде въведено водещото въже на г-н Грийн, прекомерното издигане на балона можеше да се регулира само с принудително изпускане на газ, но тъй като всяко загубено количество от него води до съответно намаляване на общата подемна сила, не след дълго време и най-добре построеният балон изчерпва възможностите си и трябва да се приземи. Това е най-голямата пречка за продължителни полети.

Водещото въже отстранява въпросната трудност по възможно най-простия начин. Впрочем това е едно много дълго въже, повесено от коша, с помощта на което се регулира всяка чувствителна промяна във височината. Ако например апаратът започне да губи височина в резултат от прекомерно оросяване, не е необходимо да се изхвърля баласт, тъй като е достатъчно на земята да се спусне по-голяма или по-малка част от въжето и нарасналата тежест се компенсира. Когато балонът олекне прекомерно и започне да се издига бързо нагоре, се прави обратното – издърпва се част от въжето, спуснато на земята. По такъв начин балонът губи и набира височина в строго определени граници и запасите му от

газ и баласт се запазват сравнително по-дълго време. При полет над водни пространства се налага да бъдат използвани малки бъчвички, изработени от мед или дърво, които се пълнят с течност, по-лека от водата. Те остават на повърхността и задачата им е същата, както и на въжето, което се влачи по земята. Друга важна задача на въжето е да показва посоката, която следва балонът. Въжето се влачи независимо дали е във вода, или на суша, а балонът е свободен и го изпреварва; ако неговото местоположение и това на края на въжето бъдат сравнени с помощта на компас, не е трудно да се определи посоката на следвания курс. В същото време ъгълът, образуван между въжето и централната ос на апарата, показва скоростта на движението. Ако няма никакъв ъгъл, тоест ако въжето виси право надолу, апаратът не се движи изобщо; но колкото по-голям е ъгълът или, с други думи, колкото повече балонът изпреварва края на въжето, толкова по-голяма е неговата скорост и обратно.

Тъй като предварителният проект предвиждаше прекосяване на Ламанша, предвидливите пътешественици се снабдиха с визи за всички страни на континента, а в паспортите им бе отбелязана целта на полета, така че, както и при пътуването с „Насау“, те се освобождаваха от обикновените митнически формалности, но поради непредвидени обстоятелства паспортите се оказаха съвсем ненужни.

Надуването на балона започна в зори на 6-и т.м., събота, във вътрешния двор на имението на г-н Осбърн, разположено на около една миля от Пенструтал в Северен Уелс, а в единайсет часа и седем минути, когато всичко бе готово, отвързаният балон се издигна бавно и достойно и пое право на юг, като през първия половин час от полета не бе използвано нито витлото, нито кормилото. По-нататък продължаваме с бордовия дневник, който г-н Форсайт стъкми от ръкописите на г-н Мънк Мейсън и г-н Ейнсуърт. Основната част от записките в дневника са направени от г-н Мейсън, а всекидневните послеписи са на г-н Ейнсуърт, който в скоро време ще предостави на вниманието на читателите по-подробно и без съмнение още по-вълнуващо описание на полета.



## ДНЕВНИКЪТ

**Събота, шести април.** През нощта привършихме всички подготвителни работи, така че започнахме да пълним балона на зазоряване, но падналата гъста мъгла натежа по гънките на копирения плат и ни забави, поради което успяхме да приключим някъде около единайсет часа. Въжетата бяха прерязани и се отделихме с голямо въодушевление от земята; издигахме се бавно, но уверено и лекият северен вятър ни понесе към Ламанша. Подемната сила на балона бе по-голяма от очакваната, а когато острите скали останаха под нас и лъчите на слънцето ни обхванаха отвсякъде, започнахме бързо да набираме височина. Но аз не исках да губим от газа още в самото начало на пътешествието и продължихме да се издигаме. Скоро започнахме да прибираме водещото въже, но дори когато то бе издърпано изцяло от земята, ние неизменно се отдалечавахме от нея. Балонът бе съвсем устойчив и изглеждаше чудесно. Десет минути след старта барометърът показваше петнайсет хиляди фута височина. Времето бе превъзходно, а гледката на останалата под нас земя беше необикновено величествена и ни изпълваше с особено чувство. Многобройните дълбоки клисури приличаха на езера от мъглата, която ги изпълваше, а зъберите и скалите на югоизток, струпани в невъобразим безпорядък, напомняха поразително на огромните градове от някоя източна приказка. Ние се приближавахме бързо към планините в южната част на страната, но бяхме толкова високо, че те не ни заплашваха с нищо. След няколко минути се носехме леко над тях, а г-н Ейнсуърт и моряците бяха изненадани от незначителния им вид, погледнати от коша, тъй като балонът продължаваше да се издига и разположената под нас земя изглеждаше почти равна. В единайсет и половина, все още над южната част на страната, зърнахме Ламанша, а само след петнайсет минути прелетяхме над ивицата на крайбрежните вълни и поехме над морето. Взехме решение да изпуснем необходимото количество газ, така че водещото въже с привързаните бъчвички да застане на вода. Това бе направено веднага и балонът започна постепенно да се снижава. След около двадесет минути първата бъчвичка достигна водната

повърхност, а когато я последва и втората, ние продължихме на постоянна височина. Всички горяхме от нетърпение да изпитаме витлото и кормилото; пузнахме и двете в действие, защото трябваше да променим курса на изток, за да поемем по най-краткия път към Париж. Кормилото отклони веднага балона в нужната посока и той пое почти под прав ъгъл спрямо вятъра; а когато задвижихме и пружината на витлото, установихме със задоволство, че то също се подчинява с готовност. Ние се поздравихме с възторжени викове и хвърлихме една бутилка в морето, в която върху къс пергаментова хартия бе изложен накратко принципът на изобретението. Радостта ни още не бе стихнала, когато една непредвидена повреда ни обезсърчи немалко. Внезапно стоманеният прът, който свързваше пружината с витлото, изхвърча от мястото си, защото кошът рязко залитна, когато единият от двамата моряци направи неочаквана крачка встрани; в същия миг прътът увисна в петата на оста и се заклати извън обсега на ръцете ни. Нашето внимание бе отвлечено от опитите ни да го уловим и никой не забеляза, че силно въздушно течение от изток ни поема и ни отнася с нарастваща скорост към Атлантика. Много скоро полетяхме над океана с петдесет или шейсет мили в час и едва когато се изравнихме с нос Клиър на около четиридесет мили на север и успяхме да затегнем пръта, се замислихме върху станалото. Точно тогава г-н Ейнсуърт направи едно необикновено, но в никакъв случай безсмислено или неосъществимо предложение, към което незабавно се присъедини и г-н Холанд, а именно да използваме поелото ни бурно течение и да се опитаме да достигнем до брега на Северна Америка, наместо да се блъскаме обратно към Париж. След няколко мига на размисъл и аз подкрепих дръзкото предложение, на което, колкото и да е странно, се противопоставиха само двамата моряци. Но тъй като бяхме мнозинство, страховете им бяха преодолени и ние поехме решително напред. Насочихме се право на запад; разполагахме с достатъчно резерв за издигане и спускане на балона, затова решихме да изхвърлим петдесет фунта баласт и да вдигнем с помощта на лебедка бървичките, които ни задържаха. По рязко нарасналата скорост почувствавахме веднага резултата от тази маневра; вятърът се засили още повече и ние полетяхме с почти непостижима бързина, а водещото въже се развяваше зад коша като вимпел на кораб. Не е нужно да казвам, че не след дълго брегът изчезна от погледите

ни. Минахме над безчислен брой плавателни съдове, някои от които се опитваха да се движат срещу вятъра, но повечето бяха засанали неподвижно. Бяхме обхванати от прекомерна възбуда, увлякла всички на борда, а най-много онези двамата, които под действието на някоя и друга глътка изглеждаха склонни да пуснат всичките си съмнения и страхове по вятъра. Много от корабите ни поздравяваха със салюти, а от всички се развяваха шапки и кърпички и се чуваха силни викове, които ние долавяхме с изненадваща яснота. Така продължихме през целия ден; нямахме никаква повреда и докато нощната тъмнина ни обгръщаше, ние изчислихме приблизително изминатото разстояние. То не можеше да бъде по-малко от петстотин мили и навярно бе много повече. Витлото бе в непрекъснато движение и ние не се съмнявахме, че то допринася значително за нашата скорост. След като слънцето залезе, буйният вятър се превърна в същински ураган, а океанът под нас се виждаше съвсем ясно от неговия фосфоресциращ огън. Източният вятър продължи през цялата нощ и беше най-доброто предзнаменование на успеха. Студът ни измъчваше, а влагата на околния въздух бе съвсем неприятна, но в коша имаше достатъчно място, за да легнем, а с наметалата и с няколко одеяла се почувствувахме почти добре.

**Послепис (На г-н Ейнсуърт).** Без съмнение последните девет часа са най-въълнуващият период от живота ми досега. Не мога да си представя нищо по-разтърсващо от непознатата опасност на това необичайно приключение. Дай боже да успеем! Не го желая само заради спасението на моята незначителна личност, а в името на човешкото познание и величието на победата. При все това подвигът очевидно е възможен и единственото ми удивление е защо досега хората не са дръзвали да пристъпят към него. Достатъчна е само една буря като тази, която ни помага сега, да гони лудо балона в продължение на четири или пет дни (подобни силни ветрове често пъти продължават по-дълго време), за да може пътешественикът да прелети с лекота от единия до другия бряг. При такъв бурен вятър широкият Атлантик се превръща в обикновено езеро. В този миг най-поразителна за мен е всеобхватната тишина, която властвува в морето под нас, макар че

неговата лудост не може да се сравни с друго явление. От водите към небето не се чува никакъв глас. Обширният пламнал океан се гърчи от жестоки страдания. Полетелите нагоре грамади внушават идеята за неизброими, онемели исполински бесове, които се блъскат в безплодни предсмъртни мъки. В подобна нощ човек изживява едно столетие обикновен живот и аз не бих се отказал от нейното разтърсващо очарование заради цял век незначително живуркане.

**Неделя, седми (Ръкописът на г-н Мейсън).** Към десет тази сутрин бурята стихна и упоритият вятър, с който кораб в морето ще достигне осем или девет възла, ни носи с около трийсет мили в час. Но той се отклони значително на север и сега, по залез, ние продължаваме право на запад главно с помощта на витлото и кормилото, които се справят възхитително със своята задача. Според мен опитът е напълно успешен и считам, че няма препятствия за въздухоплаването във всички посоки, освен право срещу много силен вятър. Ние не бихме могли да продължим напред срещу вчерашната буря, но в случай на нужда щяхме да се измъкнем от нея, като наберем височина. Убеден съм, че с витлото ще можем да продължим напред срещу умерено силен вятър. Днес по обяд изхвърлихме баласт и се издигнахме някъде около двацет и петте хиляди фута. Направихме го, защото искахме да намерим по-добре насочено течение, но не можахме да открием по-подходящо от това, в което сме попаднали. Газът ще ни стигне, за да прекосим това малко езеро, дори ако се наложи да пътуваме три седмици. Не се страхувам за крайния резултат. Трудностите се преувеличаваха необикновено много и бяха тълкувани неправилно. Аз мога да си избира подходящо течение, а дори и всички течения да се окажат срещу мен, пак ще успея да напредвам задоволително с помощта на витлото. Досега минахме без нито едно произшествие, което заслужава да бъде отбелязано. Нощта продължава да бъде тиха.

**Послепис (На г-н Ейнсуърт).** Имам да отбележа малко неща, освен факта (за мен изненадващ), че почти на височината на Котопахи<sup>8</sup> не усещам нито прекомерен студ, нито главоболие, нито пък имам затруднения с дишането; мога да кажа същото за г-н Мейсън, г-н Холънд июър Евърард. Само г-н Осбърн се оплака от задух,<sup>!</sup> но скоро му мина. През деня летяхме с голяма скорост и навярно сме изминали повече от половината път през Атлантика. Прелетяхме над двайсет или трийсет различни плавателни съда; на всички от тях изумлението изглеждаше необикновено. Все пак не е толкова трудно да се прекоси океана с балон. *Omne ignotum pro magifico.*<sup>9</sup> На височина двайсет и пет хиляди фута небето е почти черно, а звездите са много ярки; в същото време морето не изглежда изпъкнало (както следва да се предположи), а е напълно и съвсем недвусмислено вдлъбнато.

**Понеделник, осми (Ръкописът на г-н Мейсън).** Тази сутрин имахме отново малка неприятност с предавателния лост на витлото, който трябва да се конструира отново, за да не причини сериозно произшествие – мисълта ми е за стоманения прът, а не за перките. По тях няма какво да се оправя. Силен североизточен вятър продължи да духа през целия ден и засега щастието изглежда благосклонно настроено към нас. Призори се изплашихме от някакви странни шумове и сътресения в балона, придружени от бърза загуба на височина. Причина за тези явления се оказа разширяването на газа, предизвикано от повишената температура на атмосферата и последвалото разтапяне на мъничките кристалчета лед, полепнали по възетата през нощта. Хвърлихме надолу няколко бутилки. Видях как прибраха една от тях на борда на голям кораб – навярно някой от презокеанските пътнически съдове за Ню Йорк. Опитяхме се да различим името му, но не съм сигурен, че успяхме. Според телескопа на г-н Осбърн то беше нещо като „Атланта“. Сега е дванайсет през нощта и ние продължаваме да се движим бързо на запад. Морето фосфоресцира необичайно.

---

8. Вулкан в Еквадор (5897 м). Б. пр.

9. „Всичко неизвестно се смята за великолепно“ (лат.). Б. пр.

**Послепис (На г-н Ейнсуърт).** Сега е два през ношта; почти спокойно е, доколкото мога да преценя, макар че това е много трудно, защото ние се движим със самия въздух. Не съм спал, от както напуснахме имението, но не мога да издържам повече и ще дремна. Сигурно сме близо до американския бряг.

**Вторник, девети (Ръкописът на г-н Ейнсуърт).** Един на обяд. Ниският бряг на Южна Каролина се вижда съвсем ясно. Голямата цел е постигната. Ние прекосихме Атлантика с балон – леко и неусетно! Хвала на бога! Кой може да каже сега, че има невъзможни неща?

Тук дневникът прекъсва. Обаче г-н Ейнсуърт сподели с г-н Форсайт някои подробности по приземяването. При почти пълно безветрие пътешествениците видели брега; познали го почти веднага и моряците, и г-н Осбърн. Последният имал познати във форт Моултри<sup>10</sup>, така че незабавно било взето решение да се спуснат близо до него. Балонът долеял до крайбрежната ивица по време на отлив и пясъкът, плътен и изравнен, бил най-подходящото място за кацане; хвърлили котвата и тя веднага захванала здраво. Обитателите на острова и на форта се стекли да видят балона, но независимо от всички старания, никой от тях не повярвал в самото пътешествие – прекосяването на Атлантика. Котвата била спусната в два след обяд, така че цялото пътуване продължило седемдесет и пет часа; всъщност по-малко, ако се счита от единия до другия бряг. Всичко преминало без сериозни усложнения. През цялото време не се появила нито една истинска опасност. Балонът бил изпуснат и привързан без трудности и по времето, когато ръкописът, от който бе изградено това описание, тръгнал от Чарлстън, групата била все още във форт Моултри. По-нататъшните намерения на нейните членове са неизвестни, но ние обещаваме на нашите читатели сигурни сведения в понеделник или най-късно на следващия ден.

Без съмнение това е най-удивителното, най-интересното и най-

---

10. Някогашна военна крепост, охраняваща остров Саливън, САЩ, където самият автор е служил като писар в продължение на повече от една година. Б. пр.

важното начинание, в което човек е успявал някога или дори се е опитвал да постигне. В този момент е безсмислено да се правят предположения за величавите събития, които могат да го последват.

КРАЙ

© 1979 Александър Бояджиев, превод от английски

Edgar Allan Poe  
The balloon-hoax, 1844

Сканиране, разпознаване и редакция: Борис Борисов, 2008

**Публикация**

Едгар Алън По  
Спускане В Маелстърюм  
Сборник научнофантастични разкази  
Библиотека „Галактика“ №10, 1979

Редакционна колегия: Любен Дилов, Светозар Златаров, Елка Константинова, Агоп Мелконян, Димитър Пеев, Огнян Сапарев, Светослав Славчев

Подбор и превод: Александър Бояджиев

Рецензент: Светозар Златаров

Редактор: Петър Алипиев

Редактор на издателството: Милан Асадуров

Оформление: Богдан Мавродинов и Жеко Алексиев

Илюстрация на корицата: Текла Алексиева

Художествен редактор: Иван Кенаров

Технически редактор: Пламен Антонов

Коректор: Паунка Камбурова

Американска, I издание

Дадена за печат на 30. VIII. 1979

Подписана за печат на 5. XII. 1979

Излязла от печат на 15. XII. 1979

Формат 32/70×100. Изд. № 1307

Печ. коли 10. Изд. коли 6.48. Цена 1 лв.

Код 08 95366-23231/5704-30-79

Книгоиздателство „Г. Бакалов“, Варна, 1979

Държавна печатница „Балкан“, София

The Science Fiction of Edgar Allan Poe

Penguin Books, 1976

Свалено от „Моята библиотека“ [<http://purl.org/NET/mylib/text/6514>]