

Лорънс
Дейвид Куше

**ЗАГАДКАТА
НА БЕРМУДСКИЯ
ТРИЪГЪЛНИК**



Лорънс Дейвид Куше

Загадката на Бермудския
триъгълник

ПРЕДГОВОР

Странни събития, изглежда, стават в Атлантическия океан край бреговете на Съединените американски щати. Във и около района, образуван от мислената линия, която съединява Бермудските острови, Флорида и Пуерто Рико, значителен брой кораби и самолети са изчезнали при тайнствени обстоятелства. Известен под популярните имена „Бермудският триъгълник“, „Дяволският триъгълник“ и „Морето на изчезналите“, районът се нарича още „Омагьосаното море“, „Зоната на полумрака“ и „Пристанището на изчезналите кораби“. Продължава получаването на съобщения за загадъчни случки, станали там, а поредицата от събития се превърна в съвременна морска загадка.

През последните десет години на Бермудския триъгълник бе отделено много внимание. Той стана тема на книги, статии и списания, предавания по радиото и телевизията. На него бе посветено специално телевизионно предаване в САЩ и той бе включен всред тайните на неидентифицираните летищи обекти и древните извънземни астронавти. Според всички описания там става нещо много странно.

Моят интерес към Триъгълника се породи през 1972 г., когато в качеството ми на библиотекар в Щатския университет на Аризона често ме молеха да помагам за издирването на информация по въпроса. Сякаш нищо не съществуваше. Една нова библиотекарка в университета, Дебора Блуин, и преди бе изпитвала чувството на безсилие, защото не ѝ се удавало да издири нищо; затова обединихме силите си и в течение на няколко месеца давахме обяви във вестниците и писахме писма до различни правителствени органи, изследователски организации и библиотеки по източното крайбрежие, за да ви-дим дали няма да ни подсказат вероятни източници. Някои от запитаните отговориха с по едно-две заглавия и на края съставихме доста дълга библиография която предоставяхме на всеки, който се нуждаеше от нея. Търсенето беше огромно. Изглежда, никой не бе успял да открие нещо значително за Бермудския триъгълник. Проблемът беше, че макар да съществуваша няколко десетки статии и глави от книги, те бяха от такъв вид, че не можеха да се намерят при нужда, като се търсят в каталозите или индексите.

След като прочетох всички глави и статии, разбрах че загадката на Бермудския триъгълник е нещо значително повече от изброяването на странните изчезвания на голям брой кораби и самолети. Изявленията на

представители на Военноморските сили, Бреговата охрана Военновъздушните сили и застрахователното дружество „Лойд“ (Лондон) се повтаряха, тълкуваха и вмъкваха в разказа. Много автори, които по-рано се бяха опитвали да разрешат загадката, по-късно откриваха че те самите и техните теории са вече неотменима част от нея. В разказа постоянно се включваха нови случки.

Тези литературни произведения, взети заедно съставят нещо, което може да се нарече история на случая или легенда за Бермудския триъгълник, както обикновено се разправя. Реших да разследвам загадката по-нататък; да събера цялата информация, която може да се намери за всеки инцидент, да видя дали тук или там не се крие някакъв отговор.

Възприех малко необичайна форма, с която да представя резултатите от моите изследвания. Първо преразказвам легендата за Бермудския триъгълник, за да предам фактите и аромата на цялата история, така както се е развивала в течение на годините. След това разглеждам отделните случаи в хронологичен ред. За всеки от тях давам подробно описание на епизода, както е разказван обикновено. Следват отнасящите се към него извлечения от различните източници, които открих по време на изследването. Собствените ми бележки, предположения, мнения и заключения или следват, или са пръснати из цитирания материал. Целта на това подреждане е да се даде възможност на читателя да узнае източника на информацията, която получава, и така да му се позволи да направи собствено заключение по въпроса, дали даден инцидент е загадъчен, или, изглежда, има логично решение. В няколко случая информацията е недостатъчна и не може да се стигне до решение.

Думата „Легенда“, с главна буква, се използва навсякъде като съкращение на: „обикновено за инцидента се разказва по този начин като част от историята на Бермудския триъгълник“. Почти винаги можеше да се използва този начин, защото повечето версии за дадения инцидент бяха подобни. Има обаче няколко случая, за които не е възможно да се каже „така се разказва обикновено“, защото съществува значително различие между версиите. За тези инциденти съм дал онова описание, което изглежда най-разпространено.

Тъй като Легендата е съставена по голям брой източници, никой не е цитиран за принос си с изключение на онези части, които несъмнено „принадлежат“ на определен автор. Би било необходима съвсем различна по вид книга, за да се направи опит да се покаже кой е автор на всяка част от историята. Тук аз имам за цел да пиша за самите случки, а не за ония, които са ги популяризирали.

Повтарящите се данни и несъществените подробности са пропуснати от цитираните текстове, за да се спестят на читателя уморителното дублиране на факти в съобщенията и подробностите в докладите, като дебелината на корпуса и номерата на самолетите и военнослужещите. В няколко служебни доклада времето е превърнато от военната система в цивилното източно стандартно време, а местоположенията и координатите са опростени и обяснени.

В много случаи фактите, които се излагат в цитирания материал, се различават от онези, съдържащи се в Легендата. Оставил съм на читателя да реши за себе си коя версия е по-вероятно да бъде истинска.

Май 1974 г.
Темпи, щата Аризона
Л. Д. К.

„Факт е, че всички бяхме много озадачени, тъй като работата беше толкова проста, а ни объркваше напълно.

– Може би самата простота на нещата ви кара да бъркате – каза приятелят ми.

– Какви глупости говорите – отвърна префектът и се изсмя от сърце.

– Може би загадката е прекалено обикновена – рече Дюпин.

– О, господи! Кой е чувал подобна мисъл?

– Малко прекалено очевидно.

– Ха, ха, ха! Хо, хо, хо! – разсмя се нашият посетител, като явно се забавляваше. – Ей, Дюпин, ще ме уморите!“

„Отвлеченото писмо“ Едгар Алън По

Легендата за Бермудския триъгълник, както се разправя обикновено

Нощта блестеше от звезди, когато самолетът „DC-3“, подтикван от благоприятен вятър откъм опашката, започна бавно да се спуска към Майами. Лекото свеждане на носа повиши скоростта на полета с няколко възла и висотомерът започна бавно да спада. В кабината пътниците, на път за домовете си след коледната ваканция в родния им остров Пуерто Рико, пееха „Ние, тримата крале“, а стюардесата им поднасяше сладкиши и пунш. В пилотската кабина командирът на екипажа взе микрофона:

– Кулата в Майами, тук пътнически самолет № 16002, приемам.

– Пътнически самолет № 16002, тук кулата в Майами, приемам.

– № 16002 приближава Майами, идвам от Сан Хуан, Пуерто Рико. В момента съм на петдесет мили южно, всичко е наред, виждам града. Моля, дайте указания за приземяването. Приемам.

– Нула нула две, продължавайте захождането, съобщете, когато видите летището.

– Нула нула две, тук е кулата в Майами. Моля, отговорете. Приемам.

– Нула нула две, чувате ли ме? Приемам.

– Пътнически самолет № 16002, тук е кулата в Майами. Чувате ли ме? Чувате ли ме? Моля, отговорете. Приемам.

Но № 16002 въобще не отговори на повикването от кулата в Майами през тази ранна утрин на 30 декември 1948 г., както не отговори и на повтарящите се повиквания от радиостанциите в Нови Орлеан, Сан Хуан и на Бреговата охрана. Почти веднага започна масово издирване. Стотици кораби претърсваха морето, докато самолети оглеждаха района от въздуха. Атмосферните условия бяха идеални, водата – прозрачна и спокойна, и толкова плитка в района, че лесно се виждаха по-едри предмети по дъното. Но морето пази добре своите тайни; никога не бяха намерени каквито и да са следи от самолета „DC-3“. Според предпазливите изрази в доклада за произшествието на Управлението за гражданска авиация, публикуван шест месеца по-късно, „в този случай липсва достатъчно информация, за да се определи вероятната причина“.

Но по доковете, летищата, плажовете и кръчмите, навсякъде, където се събираха опитните моряци, за да обсъждат загадките на морето и

небето, се виждаше характерният рисунък на изчезването. Опасността, витаеща в Бермудския триъгълник, отново бе нанесла удар, беше взела още една жертва. Хората, които познаваха морето, знаеха за ужасния район в средата на Атлантическия океан, където кораби (а сега и самолети) са изчезвали в продължение на повече от един век, изчезвали без никаква причина, при добри атмосферни условия, без да изпратят зов за помощ и без да оставят следи.

Дългогодишните наблюдатели на района знаеха за пътническият самолет на „Бритиш Саут Америкън Еървейс“, „Стар Тайгър“, който бе изчезнал през януари същата година, когато се приближавал към Бермудските острови, идвайки от Азорските острови. Както било предопределено и на самолета „DC-3“ да направи няколко месеца по-късно, „Стар Тайгър“ изпратил съобщение, че „всичко е наред“, когато приближавал края на дълъг обичаен полет, а след това замлъкнал. След завършване на разследването на случая със „Стар Тайгър“ от Министерството на гражданската авиация бе заявено, че то никога не се е сблъсквало с по-озадачаващ проблем. Поради липса на доказателства в подкрепа на някоя друга теория министерството съобщи, че нещастieto се е случило поради „няква външна причина“.

Няколко седмици след гибелта на самолета „DC-3“ близъкът на „Стар Тайгър“ – „Стар Ариел“ – изчезна между Бермудските острови и Ямайка при полет в спокойно, ясно време. Новината се разнесе бързо. Бе настъпило времето да се развали злата магия, да се разбере каква е причината за всичките изчезвания. Започна търсене, каквото никога дотогава не било виждано, поради случайното присъствие в района на голямо съединение от Военноморските сили на САЩ и голям брой английски кораби; в опитите да се открие самолетът не бяха пожелани никакви усилия. Но отново всичко бе напразно, защото „Стар Ариел“ също бе отлетял за небитието в Бермудския триъгълник.

Линията, прекарана от Бермудските острови до Пуерто Рикд, оттам до Флорида и обратно до Бермудските острови, очертава центъра на този район и му дава името. Някои от изчезванията са станали извън централния триъгълник и когато всички те се нанесат върху картата, триъгълникът се разширява и разкривява във формата почти на квадрат. Това е зловещата „ничия земя“, за която се твърди, че вдъхва такъв страх у моряците и пилотите, че те отказват да говорят за нея с обикновените хора. Заобиколен от курортите на Бермудските острови, Бахамските острови и Флорида, пазен от патрулите на САЩ и с усилен трафик през нощта и деня, районът съвсем не е изолиран. Макар голям брой съдове,

военни и граждански, да го прекосяват всекидневно, без нищо да им се случи, броят на изчезванията надхвърля законите на случайността за такъв ограничен район.

Следобед на 5 декември 1945 г. започва най-странната драма в цялата история на авиацията. Тогава пет торпедни бомбардировача „Авенджър“ излитат от военноморската въздушна база Форт Лодърдейл с краткотрайна патрулна мисия, която ще завърши с объркване, трагедия, загадка и вероятната смърт на двадесет и седем души. Макар да нямало признаци за лоши атмосферни условия, командирът на патрула съобщил по радиото, че и петте самолета са се загубили и не знаят в каква посока летят. Малко по-късно връзката се влошила и не могла да бъде подновена. Спасителен самолет незабавно се отправил към предполагаемия район на загубения патрул, но и той също изчезнал. Най-голямата операция за издирване в историята на авиацията продължила пет дни, но така и не били открити следи от шестте самолета. След продължително разследване Военноморските сили признали, че са по-объркани, отколкото преди да започне разследването. Властите могли само да се почесват по главите и да се чудят кой или какво нанася удар след удар в Бермудския триъгълник. Офицер от Военноморските сили заявил: „Те изчезнаха така, сякаш са отлетели на Марс.“

През четиридесетте години на нашия век станаха голям брой други произшествия. „Сити Бел“ бе намерен изоставен край Бахамските острови, а „Рубикон“, кораб-призрак, доближи брега край Флорида през октомври 1944 г. в превъзходно състояние, но само с едно куче на борда. Ал Снидър, жокей с международни известност, изчезна през март 1948 г. по време на риболов недалеч от южния край на Флорида. През 1940 г. „Глория Кълита“ бе намерен изоставен, но в отлично състояние, близо до западния бряг на Флорида в Мексиканския залив.

Ако се върнем по-назад, „Ла Дахама“ бе видян в Бермудския триъгълник в 1935 г., няколко дни след като друг кораб бе съобщил, че е наблюдавал потъването му. В 1931 г. норвежкият кораб „Ставенгер“ изчезна край Бахамските острови с четиридесет и трима души на борда, а „Райфуку мару“ се изпари в спокоен ден на 1925 г., след като изпрати съобщението: „Елате бързо, то е като кинжал! Не можем да избягаме!“

„Каръл А. Диъринг“ бе намерен здраво заседнал в плитчините Дайъмънд през януари 1921 г. с вдигнати ветрила. Две котки бяха единствените живи същества на борда. Най-странното в това произшествие е, че на печката целият обяд очаквал екипажа, който никога нямало да се върне. Същата година дванадесет други кораба изчезнали в района. Те

отплавали от пристанищата в нормални, обичайни рейсове и всичките минали по същата призрачна пътека. Макар местоназначенията им официално да били вписани като Бермудски острови, Ямайка, Майами и други такива места, те всички пристигали в пристанището на „изчезналите кораби“. През 1918 г. Военноморските сили, една от предпочитаните жертви на злата магия, претърпели голяма загуба. „Сайклопс“, дълъг 160 метра въгледоз, отплавал от Барбейдоус за Балтимор с 309 души на борда и вече никой не чул за него, нито го видял въпреки големите усилия, положени за издирването му. Това е първият кораб, снабден с радиостанция, който изчезнал, но той не изпратил призива SOS. След половин век Военноморските сили признават, че макар да са били предложени много теории, никоя от тях не обяснява задоволително гибелта на „Сайклопс“. Усложнявайки загадката, два подобни на него кораба, „Протеъс“ и „Нереъс“, изчезват през 1941 г. почти по същия маршрут.

Жертвите не винаги са били безименни и безлични. През 1909 г. Джошуа Слоукъм, най-известният моряк по онова време, изчезва когато прекосява Триъгълника. Единадесет години преди това той си спечелва трайна слава като първия човек, плавал сам около света. Той и „Спрей“ отплават един ден на юг от Масачусетс и никога не се завръщат от Бермудския триъгълник. Хората, които са познавали него и „Спрей“, смятат за невероятно той и яхтата да са станали жертва на нормалните опасности в морето.

Злокобната история на Бермудския триъгълник се простира назад и в миналия век, във века преди него и още по-далеч в миналото, до първия известен пътешественик в този район – Христофор Колумб. Колумб плавал през Саргасово море, друга легендарна зона на мрака, и Бермудския триъгълник при първото си пътуване до Новия свят през 1492 г. Неговите моряци се разтревожили от странното Саргасово море и събитията по време на прекосяването на Триъгълника – светкавицата, паднала в морето, необичайното поведение на компасите и странната светлина, появила се една нощ в далечината.

Макар данните да са разпръснати и непълни, документирано е, че четири американски военноморски съда са изчезнали необяснимо между 1781 и 1812 г. През 1840 г. „Розали“, голям френски кораб, бил намерен напуснат близо до Насо. Ветрилата му били вдигнати, ценният товар – непокътнат и всичко било в ред. „Бела“, загадъчна останка, бил открит през 1854 г. Шведският барк „Лота“ изчезнал близо до Хаити през 1866 г., а две години по-късно го последвал испанският товарен кораб „Виго“.

Една от най-големите загадки на морето е странното изчезване на „Аталанта“ през 1880 г. Корабът напуснал Бермудските острови на път за Англия през януари, с екипаж от триста кадети и офицери, и вече никога не го видял. Въпреки масовото претърсване, извършвано от голяма група кораби, които плавали в разгънат строй на видимо разстояние един от друг, никакво парче, мачта или спасителна лодка от „Аталанта“ не били намерени.

Веригата продължава, без да се прекъсва през 1884 г.; тогава италианската шхуна „Мирамон“ на път за Нови Орлеан спокойно отплавала в преддверието на ада. Когато германският барк „Фрея“ бил намерен изоставен през 1902 г., съществували предположения, че причината може да е някое земетресение.

Би трябвало дебнещата смърт да се задоволи с многото жертви, които вече е взела, особено след изчезването на трите пътнически самолета и ескадрата самолети през четиридесетте години, но самолети и кораби продължават да изчезват и до наши дни. Винаги се повтаря същата история: добри атмосферни условия, никакви технически проблеми, обичайните обаждания по радиото и след това – мълчание. При последващите големи спасителни операции толкова рядко се откриват останки, че е изненадващо, ако се намери нещо или се получи някакво съобщение.

Едно от тези изключения се осъществява през февруари 1953 г., когато британски транспортен кораб на път за Ямайка изпраща сигнала SOS, намирайки се на север от Триъгълника. След като съобщението се прекъсва внезапно, без никакво обяснение, започва търсене, но не е открито нищо. По-късно един съд в Лондон обявява, че „причините не са установени“.

През март 1950 г. американският самолет „Глоубмастър“ изчезва северно от Триъгълника, последван няколко месеца по-късно от товарния кораб „Сандра“. Той изчезва през една спокойна тропична нощ с товар от инсектициди.

Произшествията продължават, без да намалява честота им: самолетът „Сюпърконстелейшън“ на Военноморските сили през 1954 г.; натовареният със сира кораб „Садърн Дистриктс“ във Флоридския проток през същата година; яхтата „Конемара IV“, намерена силно повредена в самия център на Триъгълника през 1955 г. През 1956 г., сякаш за да навакса за по-слабата предишна „реколта“, проклятието постига по-голям брой жертви, включително самолета „Скай Рейдър“ и един патрулен бомбардировач на Военноморските сили с екипаж от десет души.

Изключително висок брой изчезвалия са станали около Коледа и специалистите все още не са установили защо Триъгълникът е по-зловещ през това време на годината. През декември 1957 г. издателят Харви Коновър, един от най-известните американски яхтсмени, и няколко негови роднини отплават от Кий Уест към отдалечения на 150 мили Майами със състезателната му яхта „Ръвонок“. Макар предначертаният маршрут да бил в близост до брега през цялото време, те изчезнали завинаги.

Междувременно самолетите не са забравени. През 1962 г. самолет „КВ-50“ на Военновъздушните сили излита от пистата в базата Лангли, щат Вирджиния, и се отправя към Азорските острови с екипаж от 9 души. Скоро след излитането контролната кула получава кратко, слабо чувашо се съобщение по радиото, че самолетът е изпаднал в някаква беда. Отново масовото търсене не открива никаква следа.

Военноморските сили на САЩ загубват две ядрени подводници – „Трешър“ през 1963 г. и „Скорпиън“ през 1968 г. И двете завършват последното си пътуване близо до Триъгълника.

Годината 1963 е високосна за злата орис. Започва с „Марин Сълфър Куийн“, транспортен кораб, специално преоборудван да превозва течна сярта. На път за Вирджиния от Тексас, корабът изчезва край най-издадената част на Флорида, след като изпраща обичайното съобщение по радиото. С изключение на няколко спасителни пояса от кораба не е намерено нищо. Загубата получава голяма гласност, също както и разследването на случая от Бреговата охрана. Макар да са предложени няколко възможни решения, никой жив човек не знае какво се е случило в действителност.

Една от най-загадъчните страни на изчезванията е, че спасителите никога не са успявали да открият трупове. Обикновено се очаква след катастрофа с кораб на брега да бъдат изхвърлени поне няколко тела, но това никога не се е случвало в Бермудския триъгълник. Тъй като повечето произшествия са ставали на видимо разстояние от бреговете, липсата на трупове е особено озадачаваща.

През юли 1963 г. Военноморските сили и Бреговата охрана търсят в продължение на десет дни, но не намират нищо от „Сно бой“, дълга около 20 метра рибарска лодка, изчезнала по 80-милното разстояние от Ямайка.

Месец по-късно два самолета „КС-135“ били хванати в небесен капан с единадесет души на борда. По пладне те съобщили по радиото координатите си и повече никой не ги чул. Когато близо до Бермудските

острови открили останки, предположили, че е станало сблъскване във въздуха. Но други останки, открити на 160 мили оттам, породили нова загадка. Ако е станало сблъскване във въздуха, защо има следи в два района? Ако самолетите не са се сблъскали, защо са паднали едновременно? Няма задоволителен отговор, а представителите на Военновъздушните сили все още се почесват, където не ги сърби, когато стане дума за произшествието.

Озадачаващите изчезвания продължават. През 1965 г. самолет „С-119“ на Военновъздушните сили изчезва при полет в добри атмосферни условия от базата си до остров Гранд Търк. Точно по времето, когато самолетът би трябвало да се приземи, операторът в контролната кула на острова получил странно, неразбираемо съобщение. Каква отчаяна информация се опитвал да предаде пилотът в последната минута, преди да изчезне в забрава? Съществуват предположения, че един от неидентифицираните летящи обекти, видени от „Джемини-4“, може да е изиграл някаква роля в изчезването.

През 1967 г. известен брой кораби се отправят на еднопосочно пътешествие към Бермудския триъгълник. Годината започва с изчезването на транспортния самолет „Чейс УС-122“, който се изпарява във въздуха при полет на 60 мили от Форд Лодърдейл до Бимини. Самолетът пренасял снимачни съоръжения за филм на Лойд Бриджис, озаглавен по ирония на съдбата „Незагиващите“. Годината завършва с гибелта на двама мъже, които тръгнали с лодка, за да видят коледните светлини на Майами бийч откъм морето. Бреговата охрана получила съобщение, че не можели да използват двигатели, защото било изкривено витлото, но че няма много опасност; просто искали някой да ги извлече до пристанището. Девнадесет минути след това Бреговата охрана пристигнала на мястото, посочено от двамата мъже, но не била открита нито следа от лодката, която заслужила името си – „Магия“.

През юли 1969 г. около района на Триъгълника били намерени при спокойно време пет изоставени кораба. Представител на застрахователното дружество „Лойд“ възкликнал, че „това е крайно необичайно“, още повече като се вземе пред вид отличното време. Следващия месец в Триъгълника изчезва Бил Верити, опитен моряк.

Необясними произшествия все още стават: товарните кораби „Елизабет“ и „Карибе“ изчезват през 1971 г.; а през март 1973 г. „Анита“, най-големият товарен кораб, който е изчезнал безследно, отплавал от Норфък и вече нищо не се чуло за него.

Военноморските сили, Бреговата охрана и Военновъздушните сили

официално отричат в района да съществуват никакви странни сили. Но неофициално историята е съвсем различна. Те признават, че са объркани и че малкото улики, с които разполагат, само задълбочават загадката. Представител на Военноморските сили заявява: „Изглежда сякаш те (изчезналите кораби) са били покрити с гигантска електронна камуфлажна мрежа. Знаем, че там става нещо странно, винаги сме го знаели, но по всичко изглежда, че няма определена причина за това. Ние тук съвсем не го взимаме на шега. За онези, които продължават да гледат скептично на загадъчните събития, списъкът на изчезналите е на разположение, всеки, който иска, може да го провери. Става въпрос само за няколко минути.“

Пилотите избягват да обсъждат изчезването на самолетите с хора, които не са от занаята, и с нежелание говорят за това дори помежду си. Разбиванията, макар и да са чувствителна тема, поне са нещо, което може да се анализира, нещо, за което обикновено се открива причина. Изчезванията са различна работа. Възможно е, макар и рядко, някой самолет да падне или кораб да потъне, без да остави следи. Възможно е, но не е много вероятно. Почти винаги остава нещо, парчета или маслено петно, което да отбележи мястото. Пилотите нямат власт над събитията – те могат само да продължат да летят, като се надяват, че техният самолет няма да бъде следващата жертва. Въпреки дълбокия си скептицизъм по отношение на всякакви неизвестни сили, пилотите са се сблъскали с множество странни явления. Компаси, които започват да се въртят като луди, силни завихрения в отлични атмосферни условия, изкривени радиосигнали, побъркани жироскопи, светещи предни стъкла и скали на бордните уреди и много други, дори още по-странни аномалии са били наблюдавани от заслужаващи доверие хора.

През последните 150 години над четиридесет кораба и двадесет самолета са превозили почти хиляда души¹ в това мъгливо преддверие на загубените. Докъм края на четиридесетте години всяко произшествие беше само объркващ частен случай. Но после картината се изясни – твърде много кораби изчезваха при подобни обстоятелства в такъв малък район от океана. Хората, които разследваха произшествията, не можеха да се убедят лесно – измина доста време, преди те да признаят, че може би нещо не е в ред със самия район. Специалисти от флотата и авиацията сега подозират, че някакво явление в района, а не поредица от „съвпадащи“ нещастия, както обясняват Военноморските сили, може би

1. Това число е само предположение, тъй като никакви тела не са били открити. Б.а.

е причина за това.

Разследващите произшествията изключват обичайните опасности като внезапни тропически бури; но те хранят значителни подозрения, че причината може да се крие в атмосферни аномалии и в електромагнитни гравитационни нарушения. Подобни сили биха могли да объркат компасите и да накарат да замлъкнат радиопредавателите на петте самолета „Авенджър“, а след това и на спасителния самолет „Маринър“, когато той навлязъл в същия район. Това произшествие, особено описанието на пилота за някакво странно море и невъзможността да се види слънцето, навеждат на мисълта за някаква атмосферна аномалия, „дупка в небето“ – неизвестна засега зона, в която самолетите могат да влязат, но не и да излязат. Голям брой опитни пилоти и моряци мислят, че теорията за атмосферни аномалии е единствената, която би могла да обясни подобни събития, настъпващи само понякога, винаги без предупреждение, достатъчно често, за да предизвикат тревога, но нередовно, така че не могат да се предвидят. Засега все още не се знае точно какви са тези аномалии и защо, както изглежда, са ограничени само в тропически води – в района на Бермудския триъгълник например.

Някои мислят, че аномалиите може би са изкривяване на пространството или че изчезналите кораби са попаднали в капана на четвъртото измерение. Един пророк предсказва, че някой ден изкривеното пространство ще освободи всички съдове и те ще се завърнат в родните си пристанища със скелетите на екипажите. Друг смята, че екипажите ще бъдат живи, на същата възраст, както когато са изчезнали, и ще разкрият тайната, която се крие зад мрачните граници на Бермудския триъгълник.

Може би времето тече с променлива скорост, а не с постоянна, както винаги се е мислило. Ако е така, ще бъдат обяснени много случаи, при които кораби и самолети внезапно установяват, че се намират на стотици мили от мястото, където се предполага, че са, без да има логична причина за това. Ако времето тече с достатъчно различна от нормалната скорост, даден кораб, попаднал в такъв капан, може просто да престане да съществува за този свят. Друга възможност е времето не винаги да се движи по права линия, а понякога части от него да се „откъсват“ и да се отправят встрани от главния поток, като отнасят със себе си всичко, което по това време се е намирало в съответния район. Тези кораби и нещастните им обитатели вероятно се пренасят в бъдещето или миналото, или пък попадат в някакъв успореден на нашия свят.

Някои учени са на мнение, че земетресенията в океана – внезапни

размествания на дъното, които могат да предизвикат вълни с височина до 60 метра – вероятно са най-логичният отговор. Такива вълни с лекота биха погълнали цял кораб и с това би се обяснило отсъствието на призиви за помощ и на останки.

Специалисти от Военноморските сили и някои други отхвърлят възможността подводната вулканична дейност и земетресенията в океана да са причина за загубите, но известен брой учени мислят, че може би някои странни явления в океански води играят главната роля.

Установено е, че се образуват вълни с височина над 30 метра, а такава гигантска стена е способна лесно да преобърне дори кораб от средна големина, преди той да успее да изпрати SOS. Макар все още да не се знае много по въпроса, кое предизвиква такива вълни, предполага се, че причини могат да бъдат мощни океански течения или водни вихри. Недостатък на тази теория е, че за да има бурно море, е необходима някаква буря, а при никое от изчезванията в Триъгълника не можа да се каже, че атмосферните условия са били лоши. Още повече че бурните води не бива да се винят за изчезването на самолети. За да се обяснят загубите на самолети, бе предположено, че съществуват гигантски, невидими атмосферни вълни, подобни на океанските.

Самолетите понякога попадат в завихряния не само когато са близо до или в купесто-дъждовни облаци, но и в чисто небе. Крайно силни завихряния действително могат да разбият самолета и е вероятно те да са причина за някои от изчезванията. При по-внимателно изследване обаче и тази теория не издържа. Първо, атмосферните условия са били добри при повечето случаи на изчезвания и, второ, самолет, който се разпада, оставя останки в обширен район.

Макар повечето теории да обясняват само по няколко от произшествията, има една, която сякаш съдържа в себе си повече смисъл – теорията за магнитните аномалии. Промените в показанията на компасите са явление, познато дори на начеващите пилоти и моряци. Компасът рядко сочи действителния север – Северния полюс; той сочи към магнитния полюс, който е встрани. В много места отклонението е значим фактор, който трябва да се взема пред вид; в противен случай даден съд може да се окаже на стотици мили от мястото, където се предполага, че се намира.

Има два района върху повърхността на Земята, където компасът сочи истинския север – Бермудският триъгълник и една зона, недалеч от бреговете на Япония, известна под името „Морето на дявола“, където също изчезват доста съдове. Между 1950 и 1954 г. поне девет кораба са

изчезнали в Морето на дявола. Те били големи товарни кораби с мощни двигатели и радиопредаватели, а не малки рибарски лодки. Само един от тях успял да предаде призива SOS. Продължителните търсения открили няколко малки останки, но нито един оцелял човек, трупове или спасителни лодки. Разтревожено, японското правителство наредило районът да се изслед-ва, но бил открит само един нов вулкан. Изригването му потопило един от изследователските кораби! Тогава японското правителство обяви района за опасен.

С държана в тайна операция Военноморските сили на САЩ провели големи геомагнитни изследвания, като при тях били осъвременени много данни преди повече от тридесет години. Смята се, че проектът е изпълнявал и други функции, включително подслушване на съобщения от космическото пространство и обследване на теорията за „отслабване на свръзките“.

Специалистът по електроника Уйлбър Б. Смит, натоварен от канадското правителство да оглави през 1950 г. изследване на магнетизма и гравитацията, открил в атмосферата зони, в които съществува явление-то, наречено от него „отслабване на свръзките“. Тези зони, съобщава той, са с диаметър около 300 метра и се простират до неизвестна височина; те се преместват и изчезват, за да се появят в друго място. Смит установил, че полета с „отслабване на свръзките“ често имало там, където са ставали необяснени катастрофи. Той изказва предположението, че докато върху повечето самолети тези зони вероятно не оказват влияние, някои самолети със специфична конструкция и размери могат да бъдат подложени на достатъчно силно въздействие от тези сили, за да бъдат разрушени. Възможно е тези сили да въздействуват не само върху самолетите, техните компаси и радиопредаватели, но и да се отразяват върху човешките сетива, като предизвикват виене на свят и загуба на чувството за ориентиране в пространството.

Били са представени доказателства, че Бермудският триъгълник е само част от по-голям район, в който съществува този проблем. Районът, известен като „Адското преддверие на изчезналите“, включва континенталния шелф на север до Ню Джърси, Мексиканския залив и Атлантическия океан, на изток до Азорските острови.

Други изследователи са открили, че Бермудският триъгълник и Морето на дявола са само два от няколкото аномални района, пръснати по земното кълбо. Математици и инженери са открили дванадесет такива района, наречени „Подли водовъртежи“, понеже липсва по-добро наименование. Твърди се, че такива завихрения стават на Северния и на

Южния полюс и на десет мес-ста в двете полукълба. Установено било, че те са на еднакво разстояние едно от друго и линиите, прекарани по глобуса от всяко завихряне до съседните му, образуват поредица от равностранни триъгълници. Учените все още не са разбрали какво е значението на този модел.

Наскоро бе осъзнато, че същите географски характеристики на малкия сектор от океана, известен като Бермудския триъгълник, които правят от него идеален район за изстрелване на ракети, вероятно го правят идеален канал за приземяване на тела от космическото пространство. Може би мощен източник на енергия или сигнализиращо устройство, оставено в района преди много векове от разузнавателен патрул на друга планета, продължава да изпраща сигнали в космическото пространство, като показва на потомците на ранните изследователи най-добрия път за приземяване на нашата планета. Устройството може да се задейства само от време на време, което ще обясни защо повечето кораби и самолети, преминаващи през района, не търпят бедствие. Но когато устройството заработи, мощните лъчи вероятно са достатъчно силни, за да въздействуват върху навигационните уреди и човешкия мозък и дори е възможно напълно да разрушат всеки съд, попаднал за нещастие на пътя им. Такава сила може да обясни голям брой от произшествията, станали поради явни проблеми на пилотите с ориентирането; и по-специално случая с петте бомбардировача „Авенджър“.

Все повечето данни, че някои цивилизации в миналото са притежавали познания и са имали постижения, надхвърлящи всичко, което учените смятат за възможно, подкрепят теорията, че в древни времена Земята е била посещавана от извънземни същества. Смята се, че много от тези постижения не биха били възможни без помощ от изключително напреднал интелект.

Бреговата охрана твърди, че многото произшествия в Бермудския триъгълник са само съвпадения и че „... няма нищо загадъчно в изчезванията в този специален район на океана. Атмосферните условия, повреди в техниката и човешки грешки, а не нещо свръхестествено, са причинили тези трагедии“. Повечето от бедите според Бреговата охрана стават поради големия брой хора, които се осмеляват да прекосяват океана с малки лодки до Бахамските острови.

Това изявление се отнася до ония неопитни моряци, които отплават със съдове, предназначени да се използват в открито море. Но какво да се каже за Джошуа Слоукъм, Харви Коновър и многото други опитни моряци, които са изчезнали там? А загубените пътнически самолети,

реактивните самолети на Военновъздушните сили и петте бомбардировача „Авенджър“? Те са били пилотирани от опитни хора, които са знаели как да се справят и в най-тежки условия, но въпреки това са изчезнали. Изявленията на Бреговата охрана не могат да обяснят подавяващото мнозинство от случаите.

Бермудският триъгълник продължава да обърква официалните лица. Нови теории се създават и отхвърлят почти със същата бързина, с които изчезват кораби. Единствената връзка, която сякаш съществува между изчезналите съдове, е, че те са били натъпкани в същите тесни географски граници. Никакви разяснения не могат да обяснят защо никога не са били открити останки и тела и защо изчезванията винаги стават при добри атмосферни условия. Много вероятно е хората още да не са достигнали такова ниво на развитие, че да могат да разберат силите, които действуват в Бермудския триъгълник.

1492

Христофор Колумб, Саргасово море и Бермудският триъгълник

Христофор Колумб, първият известен пътешественик, преминал през Саргасово море и района, известен сега като Бермудския триъгълник, им придал загадъчна слава, която с течение на годините се разраснала. В неговите корабни дневници има описание на запълнено с водорасли море, бележки за неизправна работа на компаса, за голям пламък и поява на странна светлина в морето. Всеки инцидент плашел и без това изнервените членове на екипажа и бил за тях предупреждение да се върнат. Слуховете за необичайните явления плъзнали навсякъде сред моряците и районът скоро придобил сланата на загадъчен, слава, която притежава и днес.

Когато космонавтите започнаха своето пътешествие от четвърт милион мили до Луната през 1969 г., те разполагаха с много повече информация за предстоящия им маршрут, отколкото е имал Колумб за плаването си от три хиляди мили през 1492 г. Космонавтите имаха подкрепата на хиляди технически лица по целия свят, които из ползваха най-съвършените компютри и най-съвършената комуникационна техника, създадени от човека. Те знаеха точно колко време ще отнеме пътуването, знаеха и бяха подготвени за многото опасности, с които биха могли да се сблъскат. Когато Колумб отплавал от Канарските острови с деветдесет души на три малки кораба, той не знаел почти нищо за това, което го очаква. Няма никакви карти, които да следи, никакъв човек, с когото да поддържа връзка, никакво място, от което да поиска помощ, и никакви данни за това, колко ще продължи пътуването или какви опасности биха могли да го дебнат.

Саргасово море, район с по-малко вятър, дъжд и облаци от останалата част на океана, е в централната част на Северния Атлантически океан, разстила се от 30° до 70° западна дължина и от 20° до 35° северна ширина (Северният Атлантически океан се простира на юг до Екватора). То е почти толкова голямо, колкото е територията на САЩ, над 2000 мили дълго и 1000 мили широко, от всички страни е обградено с течения, които го карат да се върти бавно по посока на часовниковата стрелка. Името му произлиза от португалската дума *sargaso* –

„водорасло“.

Първите моряци, които прекосили морето, се опасявали да не заседнат, защото наличието на големи маси водорасли обикновено означава, че сушата е близо. Но в целия този район океанът има дълбочина от няколко мили. Голям брой необичайни същества обитават Саргасово море – или скорошни „контрабандни пътници“ доплавали тук върху отломки, или потомци на такива пътници, приспособили се към живота сред водораслите.

Безветрените зони – симетрични пояси от спокойно време между 30° и 35° северна и южна ширина – дават своя принос за загадъчността на района. Често въздухът в този район е толкова неподвижен, че са известни случаи, когато моряците са чели цяла нощ на палубата на светлина от свещ, а ветроходи са оставали пленени там в продължение на месеци.

Макар Колумб да описал неизопачено водораслите, последвалите го мореплаватели разпространили истории, които вдъхвали ужас у всички моряци. Моряците по онова време се тревожели, когато плавали далеч от бреговете; те не били свикнали продължително време да не виждат брега. Просналите се, докдето виждат очите, жълти, кафяви и зелени водорасли, веред които пълзели странни същества, ужасявали плаващите през тях моряци. Легендите бързо „набъбвали“, особено след като някои кораби престоявали продължително време неподвижни в безветрени зони. Според легендите, вече не липсат на вятър ги спирала, а дебелия розогки от водорасли, които пълзвали по корпуса на кораба, нагоре по въжетата и веригите, задържали го неподвижен под тропическото слънце, докато всички на борда измрели от жажда или глад и корабът се превърнал в изгнило корито с екипаж само от скелети и дори не потъвал, защото го крепели пипалата от водорасли. Дърводите, които благоденствуват в тропичните води, понякога наистина превръщали корпусите на неподвижните кораби в прогнила дървесина. Дребните гадинки, пълзящи по сплъстените водорасли, в легендите се превръщали в чудовища и гигантски калмари, които можели да повлекат кораба в океанските дълбини. Все повече се пръскали слухове, че много екипажи умирали от мъчителна смърт, защото нямало въздух за дишане.

Веднъж попаднали в сравнително спокойния център на Саргасово море, всякакъв вид отпадъци обикновено остават там, докато потънат, като се движат в огромни кръгове, пленени от въртящия се басейн. Растения, донесени от заобикалящите морето течения, попадат в центъра, където много от тях продължават да се развиват. Предполага се, че

голяма част от растенията идват от Мексиканския залив, носени от Гълфстрийм и от Карибско море. Дървета, завлечени по реките от тропическите наводнения в Централна Америка и Уест Ин-дия, стигат дотук. Отпадъците от всяка река могат на края да достигнат до Саргасово море. През 1968 г. бе съобщено, че поради разливанията на нефт в района има повече петрол и катран, отколкото водорасли.

В Саргасово море са намерени голям брой напуснати кораби и така то си е спечелило известността на корабна гробница. Няколко автори говорят за цивилизация в центъра на морето. Според легендите там са се струпали едни до други безброй останки, някои от тях – на по стотици години и пълни със съкровища. Жителите на плаващото кралство, всички – безпомощни удавници от разни времена – гледат с презрение на съкровищата, защото нямат полза от тях. Саргасово море както в действителност, така и в легендите, е странно място.

Безветрените ширини се наричат още „конски ширини“ и са получили прозвището си във време, когато в тези райони попадали в безветрие кораби, превозващи коне. Често, след известно време без дъжд, запасите от питейна вода на ветроходите намалявали опасно. Понякога полудели от жажда коне се откъсвали и се хвърляли в морето, или пък хората сами изхвърляли през борда по-слабите животни, за да има вода за по-добрите. Суеверните моряци вярват, че духовете на умрелите коне витаят в този район.

Вечерта на 13 септември Колумб забелязал, че стрелката на компаса му вече сочи не право към Полярната звезда, а около шест градуса на северозапад. Това бил първият случай, когато такова отклонение въобще е установявано. Колумб наблюдавал как през следващите няколко дни отклонението се увеличавало и знаел, че екипажът ще изпадне в паника, ако научи за това явление. Другите шурмани също го забелязали и загрижеността им бързо се разпространила сред екипажа, който бил ужасен. На моряците им се струвало, че навлизат в район, където дори природните закони са различни. Те чувствували, че някаква неизвестна сила кара компасът да им изневерява, и се опасявали, че вероятно ги очакват и други неизвестности, докато плават през необикновеното море.

На това място онези, които пишат във връзка с Бермудския триъгълник за това произшествие, обикновено преминават на друга тема, като оставят впечатлението, че наистина в района действа някаква странна сила. Но случката не приключва тук. Колумб измислил, че стрелката по начало не сочи към Полярната звезда, както дотогава се

смятало, а към нещо друго. Пилотите и моряците, които уважавали научните познания на своя водач, му повярвали и паниката им се уталожила. След повече от три века Уошингтън Ървинг пише в биографията на Колумб: „...Поради това обяснението на Колумб било твърде правдоподобно и показва пъргавината на ума му, готов винаги да посрещне критичните мигове. Отначало теорията може да е била предложена, за да успокои умовете на другите, но след това, изглежда, и самият Колумб изпитал задоволство от нея.“ Макар Ървинг да се съмнявал в правилността на Колумбовата теория, Колумб действително намерил правилния отговор на загадката.

Стрелката на компаса не показва към Северния полюс или Полярната звезда, а към северния магнитен полюс, който сега се намира близо до остров Принс ъф Уейлс, някъде по средата на разстоянието между залива Хъдсън и Северния полюс. В действителност върху земната повърхност съществуват твърде малко места, където стрелката на компаса сочи истинския север; почти навсякъде има известно отклонение – от няколко градуса до 180° . Пилотите, моряците и пътешествениците сега познават това нормално свойство на компаса и, естествено, прибавят или вадят необходимите градуси, за да компенсират отклонението в дадения район.

„Големият огнен пламък“, който Колумб забелязал да пада в морето, вероятно бил метеор. Той не удивил много моряците и бил отбелязан просто заради размерите му.

През втората седмица на октомври моряците, настояващи да се върнат назад, открито се противопоставили на Колумб и положението му било отчаяно. В продължение на седмици те виждали земни птици и растения и надеждите им, че скоро ще достигнат суша, се засилвали. Но всяка сутрин те не зървали пред себе си нищо друго освен открито море и отново птици и растения. Облаците на хоризонта били взимани за суша и моряците често викали, че съглеждат земя, само колкото да възбудят надеждите и след това да обезсърчат екипажа; затова Колумб заявил, че ако някой направи такова съобщение и в продължение на три дни не бъде открита земя, той ще загуби правото си на наградата, обещана на първия, който види сушата.

Към 11 октомври те вече видели толкова непогрешими признаци за близост на сушата, че сам Колумб непрекъснато наблюдавал от палубата. Около десет часа вечерта му се сторило, че вижда светлина в далечината и опасявайки се, че и на него му се привиждат несъществуващи неща, извикал един от моряците. Той също видял светлината. Повикали

още някого, но през това време светлината изчезнала. Понеже не били уверени, те не възбудили надеждите на екипажа със съобщение за новината. Четири часа по-късно Родриго Де Триана от борда на „Пинта“ съобщил, че се вижда суша. Този път нямало съмнение.

Историците продължават да са на различни мнения по отношение на тази светлина. Някои от предполагаемите причини са: факла, в лодката на рибар или носена от някого по брега, или пък група светещи риби. Най-масово приетата теория е, че светлината била илюзия, причинена от крайното напрежение и от подсъзнателни желаниа.

По този начин районът, който сега включва Бермудския триъгълник, получава загадъчната си слава от своя пръв навигатор и неговия суверен екипаж преди почти петстотин години. Колумб в същност нанася реалистична информация в корабния си дневник, но по-късно събитията били преувеличени и моряците започнали да се боят от онова, което не могли да разберат.

Август 1840 „Розали“

През август 1840 г. големият френски кораб „Розали“ бил намерен изоставен, но в пълен порядък близо до Насо. Детрилата на кораба били вдигнати и изглеждало да е напуснат само няколко часа, преди да го открият. Корпусът нямал течове, на борда имало ценен товар без никакви повреди и само едно живо същество – полумъртво от глад канарче в клетка. За екипажа никога нищо не се узнало.

Съвременните версии за произшествието с „Розали“ се основават върху описанието в книгата „Ло!“, написана от Чарлз Форт, който прекарал значителна част от живота си, ровейки се из стари вестници, за да открива информации, които използвал в „книги, задаващи въпроси, на които общоприетата наука не се осмелява да отговори“. Форт пише, че взел информацията си за „Розали“ от една-единствена статия в лондонския „Таймс“.

„Таймс“, 6 ноември 1840 г., с. 6:

ИЗОСТАВЕН КОРАБ – „В писмо от Насо, Бахамските острови, с дата 27 август, се разказва следното: «Странно събитие се случи през последните няколко дни. Голям френски кораб на път от Хамбург за Хавана бил срещнат от един от нашите малки каботажни кораби и се установило, че е напълни изоставен. По-голямата част от ветрилата му били вдигнати и на вид не бил претърпял никакви повреди. Товарът му, състоящ се от вина, плодове, копринени платове и други, бил на значителна стойност и в превъзходно състояние. Документите на капитана били в пълна изправност и на полагащото им се място. При проверка се оказало, че в трюма има около метър вода, но нямало никакви течове. Единствените живи същества на борда били една котка, известен брой кокошки и няколко канарчета, полумъртви от глад. Кабините на офицерите и пътниците били обзаведени много елегантно и по всичко личало, че са изоставени наскоро. В една от тях били намерени предмети от дамски тоалет заедно с известно количество дамски дрехи, хвърлени набързо, но на борда не бил открит никакъв човек. Корабът, който, изглежда, бил изоставен само няколко часа преди това, носел на борда си бали със стока, адресирани до различни търговци в Хавана. Корабът е голям, построен неотдавна и се нарича «Розали». Никакви сведения не са получени

за екипажа му.»²

По-нататъшните изследвания на случая се оказаха трудни. Лондонският „Таймс“ не е публикувал повече статии за кораба, а „Ню Йорк Таймс“ и „Насо Гардиън“ тогава още не са съществували. Според Британска библиотека и Библиотеката на конгреса сега няма библиотеки, които да пазят броеве на вестници от 1840 г., издавани в Насо или Хавана. Морският музей в Париж няма данни за кораба, за който се съобщава, че е френски, но „Лойд“ откри две съобщения, които вдъхват приамлива надежда.

Дж. Ф. Лейн, заместник-главен редактор в „Лойд“: 15 август 1973 г. „...съжالياвам, че при търсенето в архивите на «Лойд» не бе открита никаква бележка за инцидент с кораб на име «Розали» край Бахамските острови през 1840 г.

Но прилагам извадки от архивите на «Лойд», в които се съдържат сведения за кораб на име «Росини», който, изглежда, е интересуваният ви съд.

«Известия на Лойд», 25 септември 1840 г.: «Хавана, 18 август. «Росини» от Хамбург на път за тукашното пристанище е заседнал на Муарес (протока Бахама Чанъл) на 3-и т.м. Екипажът и пътниците са спасени.»

«Известия на Лойд», 17 октомври 1840 г.: «Хавана, 5 септември. «Росини», който на път от Хамбург за тукашното пристанище заседна при Муарес (протока Бахама Чанъл) на 3-и миналия месец, бе намерен изоставен на 17-и миналия месец и бе докаран в пристанището като напуснат кораб.»

Съществуват достатъчно прилики между «Росини» и «Розали», за да се предположи, че са един и същ кораб. Имената са толкова близки, че едното лесно би могло да се сбърка с другото, особено ако са били изписвани на ръка, както в повечето съобщения през 1840 година. Кореспондентът на Насо може да е написал «Росини», а редакторът в «Таймс» погрешно да е помислил, че е «Розали»². Маршрутът на кораба и в двата случая е от Хамбург до Хавана, а и двата кораба са били намерени близо до Насо.

Датите също са много близки. На 27 август било съобщено, че «Розали» бил докаран в Насо «през последните няколко дни», а «Росини» бил намерен на 17 август и откаран в Насо.

С надеждата да открият данни, които да потвърдят или не, че двете

2. В оригинала са Rossini и Rosalie. Б.ред.

имена са на един и същ кораб, се обърнах към Министерството на културата и образованието в Насо. Те не успяха да намерят нищо за «Розали», но откриха протоколите на Адмиралтейския съд, свързани с «Росини». Диренето, което се проточило няколко месеца, представлявало поредица от заседания, на които се обсъждали предимно стойността и складирането на товара, застрахователните искове и други въпроси, но в протоколите се съдържа кратка бележка за намирането на кораба и се споменава, че бил докаран в Насо.

«Протоколи на Адмиралтейския съд», 25 август 1840 г.:

«Защитникът и юриконсултът на държавната хазна се явиха с Бенджамин Къри и Джон Баптист, капитани на британските спасителни съдове «Резълют» и «Сийфлауър» и представиха писмена клетвена декларация, описваща странните обстоятелства, свързани с намирането на гореспоменатия кораб Росини», която беше съответно приета и вписана.»

От израза „странните обстоятелства“ личи, че властите в Насо не са знаели, че корабът е заседнал две седмици по-рано и че намиращите се на борда му са били спасени.

За съжаление при претърсването на пазените в Министерството писмени декларации не била намерена онази, която дава подробностите по намирането на „Росини“; ако са били еднакви с обстоятелствата при откриването на „Розали“, такива, каквито са описани в „Таймс“, те щяха да докажат, че двата кораба са в същност един и същ плавателен съд.

При сегашното положение съществува съмнение, че произшествието с „Розали“ е някаква мистерия, но няма категорични доказателствата нито за това, нито за обратното.

Април 1854 „Бела“

Един от първите тайнствени кораби в Бермудския триъгълник е „Бела“, който изчезнал през 1854 г.

Няма много данни, които могат да се намерят за „Бела“. Макар да е бил британски, лондонският „Таймс“ не споменава за изчезването му и корабът не е вписан в никой от многото стандартни справочници за корабкрушения.

В „Регистъра на Лойд“ на британски и чуждестранни кораби за 1854 г. е вписан кораб „Бела“, построен в Ливърпул през 1852 г. и предназначен за Бразилия, но там не се казва, че е претърпял някаква злополука.

Корабът се споменава също в произведението на Харолд Т. Уйлкинс „Странни загадки на времето и пространството“, в главата за англичанина Роджър Тичборн. Произшествието е в книга с такова заглавие заради тайната, свързана с наследството на Тичборн, и изчезването на „Бела“ е само бегло свързано с главната тема. За съжаление Уйлкинс не съобщава откъде е намерил информацията, с която разполага.

Според Уйлкинс, шест дни след като „Бела“ напуснала Рио де Жанейро през април 1854 г. на път за Ямайка, друг кораб, прекосяващ курса, по който се предполагало, че плава „Бела“, забелязал останки във водата. Голяма корабна лодка плавала с дъното нагоре и на кърмата ѝ можело да се прочете „Бела, Ливърпул“. Самият кораб не бил открит. Останките били върнати в Рио де Жанейро и няколко британски и бразилски парахода отплавали да търсят оцелели хора, но без никакъв успех. На времето предположили, че „Бела“ се е преобърнал, тъй като бил дотолкова претоварен, че мебелите от кабините били извадени по палубата, за да се освободи повече място за товара. Знаело се, че в района възникват внезапно шквалове, а през нощта, преди да бъде намерена лодката, времето било доста ветровито. В описанието на Уйлкинс произшествието не се свързва с никаква загадка; „Бела“ бил просто още един кораб, неуспял да завърши плаването.

Уйлкинс не пише къде били намерени останките, но съобщава, че били открити шест дни, след като „Бела“ отплавал от Рио де Жанейро. В епохата на ветроходите при подходящи условия добър товарен кораб

можел да изминава сто и петдесет, а ако всички обстоятелства били благоприятни – дори 200 мили на денонощие. Ако „Бела“ е плавал пълни шест денонощия при оптимални условия, той би могъл да бъде на 1200 мили от Рио де Жанейро, когато станало произшествието. Ако условията не са били толкова благоприятни или ако корабът не е плавал и през шестте дни, той щеше да бъде намерен по на юг.

Разстоянието от Рио де Жанейро до нос Сан Роке е приблизително 1200 мили или почти точно толкова, колкото корабът би могъл да преплава, ако всичко върви нормално. Носът е на 2000 мили от Барбейдоус и това е най-близкото до Бермудския триъгълник разстояние, на което „Бела“ би могъл да се намира.

Така че на Бермудския триъгълник не може да се припише „заслугата“ за „Бела“, тъй като корабът се сблъскал със съдбовния си край, какъвто и да е бил той, в друга част на света.

Декември 1872 „Мери Селест“

Никакво изброяване на морските загадки няма да бъде пълно, ако в него не е включен „Мери Селест“. Макар корабът да бил намерен да дрейфува без екипаж между Азорските острови и Португалия, той често се споменава във връзка с Бермудския триъгълник³. Всички останки на кораба, независимо къде са намерени, се сравняват с него и най-голямата загадка от какъвто и да е вид, в коя да е област, обикновено се нарича „Мери Селест“. „Полет 19“ на петте самолета на Военноморските сили, изчезнали край бреговете на Флорида през 1945 г., често се нарича „«Мери Селест» на авиацията“.

Откакто бил намерен, толкова много легенди са били разпространявани през изтеклия век за прочутия изоставен кораб, че е почти невъзможно да се определи кое е факт и кое – плод на въображението. Предлагани са десетки решения на загадката, от най-прости до найчудновати, но никой не знае и никой никога няма да узнае, какво точно се е случило.

„Мери Селест“, дълга 31,40 метра двумачтова бригантина, с водоизместимост 282 тона, била намерена изоставена в морето от „Дей Грация“ на 4 декември 1972 г. Двата кораба били натоварени в Ню Йорк в началото на предишния месец; капитан Бригс с „Мери Селест“ отплавал за Генуа на 7 ноември, а капитан Мурхаус отплавал с „Дей Грация“ за Гибралтар на 15 ноември.⁴

Когато след един месец капитан Мурхаус видял отдалеч другия кораб в морето, ветрилата му били вдигнати, той плавал по вятъра, но толкова нестабилно, че изпратили група моряци да видят какво става. Моряците открили, че корабът, на който плавали капитан Бригс, жена му, дъщеря му и екипаж от осем души, бил напълно безлюден. Единствената спасителна лодка липсвала и изглеждало да е била спусната, а не откънатата от вълните.⁵

3. Бил намерен по-точно на 30°20' северна ширина и 17°15' западна дължина, което е точно на 590 мили западно от Гибралтар. Б. а.

4. Съществува несъгласие по отношение на датата, но Чарлз Иди Фей, който черпи информацията си от оригинални доклади и е най-достоверният автор по случая с „Мери Селест“, дава тези дати. Б. а.

5. Според някои описания лодката била все още на кораба. Б. а.

Описанията за състоянието на кораба се различават значително, но в общи линии той бил в изправност и не бил повреден много от стихии-те, макар няколко ветрила да били леко разкъсани. В някои версии на Легендата се разправя, че яденето било готово за поднасяне, в други, че още цвърчало върху печката, а в трети, че всички чинии били измити и прибрани. Някои разкази съдържат толкова подробности, че в тях се описва дори как масата била сложена и на нея имало полупразни чаши с кафе (още топло), имало чай, яйца, бекон, хляб и масло.

Говори се, че шишенце масло стояло изправено върху шевната машина – доказателство, че морето било спокойно; на стената работел часовник.

Личните вещи на капитана били на борда, а по леглото му имало играчки, сякаш някакво дете си е играло там. Товарът, състоящ се от хляда и седемстотин варела алкохол, бил непокътнат, макар в трюма да имало около метър вода. Но документите на кораба с изключение на корабния дневник липсвали, също както и навигационните уреди.

Намерили висяща на стената (или под койката на капитана) една сабя с петна от кръв (или ръжда). В някои версии на Легендата се твърди, че имало петна от кръв (или вино) по дървените части и по ветрилата, докато в други въобще не се споменава за кръв, дори по сабята.

На борда имало запаси от храна и вода за шест месеца.

Последният запис в корабния дневник бил на 24 ноември; тогава корабът се намирал на 100 мили западно от Азорските острови. Когато единадесет дни по-късно го намерили, той плавал на 500 мили по на изток.

Екипажът на капитан Мурхаус откарал бригантината в Гибралтар, където след продължително и спорно разследване получил малка награда за спасяването. Съдът не могъл да установи какво се е случило с екипажа. Разправят се, преразказват се и се разкрсяват много версии за онова, което би могло да се е случило. Капитан Мурхаус и моряците му били обвинени, че са пирати, че са завзели кораба, за да получат обезщетение за спасяването му, и че са ликвидирали екипажа. Известно време се носели слухове, че в Ню Йорк Мурхаус наредил на някои от моряците си да плават на „Мери Селест“, че те превзели кораба, убили екипажа му, изхвърлили трупове през борда и след това дочакали Мурхаус с „Дей Грация“ да ги настигне.

Друга версия гласи, че екипажът бил намерен да пие от натоварения алкохол. Уилям А. Ричърд, по онова време министър на финансите на САЩ, написал открито писмо, публикувано на първа страница в броя

от 25 март 1873 г. на в. „Ню Йорк Таймс“:

„Обстоятелствата по случая пораждаат тежки подозрения, че капитанът на кораба, съпругата и детето му, а вероятно и първият помощник са били убити от екипажа в причинена от пиянство ярост. Екипажът явно е успял да се добере до алкохола, с които корабът отчасти бил натоварен.

Смята се, че корабът бил напуснат от екипажа между 25-ия ден на ноември и петия ден на декември и че моряците или са загинали в морето, или са избягали с някой кораб на път за пристанище в Северна или Южна Америка, или в Уест Индия.“

Има и по-проста теория: че корабът попаднал в буря и когато изглеждало, че всеки миг ще потъне, екипажът го напуснал, а след това моряците изчезнали със спасителната лодка.

Голямо значение се отдавало на предния люк, който бил намерен отворен и една от теориите е, че алкохолните пари са го разбили. От трюма заизлизали пари, приличащи на дим, и капитан Бригс сметнал, че корабът гори или всеки миг ще избухне. Моряците се качили в спасителната лодка, като я завързали за кораба, но въжето някак си се отвързало и позволило на „Мери Селест“ да се отдалечи от спасителната лодка и нещастните ѝ пътници.

Авторите на романи са използвали добре произшествието, като се започне с един млад неизвестен автор на име Артър Конан Дойл, който написал на времето анонимна статия в януарския брой за 1884 г. на „Корнхил Магъзийн“, озаглавена „Показанията на Дж. Хабакук Джефсън“. На разказа на Дойл, появил се единадесет години след произшествието, лесно повярвали, защото голяма част от него била много близо до истината или била извлечена от действителни показания. Той нарекъл своя измислен кораб „Мари Селест“⁶ и голям брой по-късни автори назовават истинския кораб с това име. Много от онова, което сега се разправя за „Мери Селест“, в същност е взето от „Мари Селест“ на Конан Дойл.

От времето на Дойл насам предлаганите решения стават още по-изобретателни. Поднася се версията, че отравяне с храна предизвикало халюцинации у екипажа и моряците наскочили в морето, за да избягат от някакви ужасяващи видения; също – че готвачът отровил всички, хвърлил телата през борда и после сам скочил след тях.

Като решение се предлага и мошеничество, чиято цел била да се

6. „Marie Celeste“ вместо истинското „Mary Celeste“ Б.ред.

отнеме кораба от собствениците му. „Дей Грация“ бил свалил екипажа на „Мери Селест“ в някое затънато място и след това пристигнал в пристанището с историята за изоставения кораб. Ако получил парите за спасяване, наградата би могла да се раздели между членовете и на двата екипажа.

Говорело се, че собственикът на кораба уредил с екипажа да убият Бригс и семейството му и да потопят кораба, за да вземе той осигуровката, но моряците по някакъв начин объркали работата и загинали. В плана може да се е предвиждало моряците да напуснат кораба, когато се насочи към скалите край Азорските острови.

Неочакван вятър може да го е отклонил в безопасна посока и да му е позволил да продължи да плава, докато моряците са се издавили или си били премазани о скалите.

Подхвърля се и предположението, че воден смерч, морският братовчед на торнадо, е отговорен за изоставянето на кораба. Друга теория гласи, че някакво подводно явление накарало екипажа да изпадне в паника и да изостави кораба. Твърди се също, че близо до Азорските острови кораба заседнал върху остров-призрак – пясъчен нанос, който се появява и изчезва, като непрекъснато променя местоположението си. Моряците сметнали положението си за безнадеждно, качили се в лодката и изчезнали в морето. След това пясъчният нанос отново се изместил и освободил кораба.

Много години след събитието един мъж, който твърдял, че е единственият оцелял член на екипажа, заявил, че капитанът предизвикал първия помощник да се надплуват около кораба и двамата били разкъсани от акула. Докато моряците гледали ужасени, огромна вълна ударила кораба и всички изпадали през борда.

Кораба се изправил и продължил да плава сам, докато членовете на екипажа с изключение на разказвача се удавили.

Петдесет години след произшествието някои моряци продължавали да правят „признания“, като твърдели, че били членове на екипажа. Нито едно от твърденията не било доказано и днес съдбата на пътувалите с „Мери Селест“ е също толкова загадъчна, колкото и в деня, когато кораба бил намерен изоставен в океана.

Зимата на 1880 „Аталанта“

На 31 януари 1880 г. британският кораб „Аталанта“ отплавал от Бермудските острови с екипаж от 290 кадети и офицери. Изчезнал на път за Англия, без да остави никаква следа от себе си.

Първото публично съобщение, че „Аталанта“ се бави, се появило в лондонския „Таймс“ на 13 април 1880 г.⁷ След това за търсенето на кораба се съобщавало почти всеки ден в продължение на няколко месеца, а изчезването му привлякло вниманието на морската общественост в целия свят. В „Таймс“ никога не липсвали съобщения, теории, надежди и опасения за съдбата на кораба.

13 април 1880 г., с.б:

„Тъй като седемдесет и два дни са изминали, откакто учебният ветроход «Аталанта» е напуснал Бермудските острови, за да се завърне в Портсмът, без да са получени новини от него, съществуват опасения, че той е бил повреден от духащите напоследък силни ветрове и е бил отклонен от курса си. Макар Адмиралтейството по-рано да нареди на «Уай», военен транспортен кораб, да посети Азорските острови ... и да по-търси липсващия съд, по-късно техни превъзходителства сметнаха за препоръчително да разпоредят на цялата ескадра от Ламанш (пет кораба) да... отплава най-напред до Азорските острови, а после до залива Бантри (Ирландия) с цел да получи някакви сведения за изчезналия кораб. Корабите ще се разгънат на сигнално разстояние един от друг, което означава, че голям район от океана ще бъде претърсен.“

„Таймс“, 14 април 1880 г., с.2:

„Когато «Аталанта» отплавал от Бермудските острови, на борда му имало 109 тона вода и богати запаси от провизии.

Корабът бил напълно здрав във всяко отношение, притежавал изключителна стабилност и бил командуван от разумен офицер с висока професионална квалификация, но неочакваното му забавяне създава причини за безпокойство, особено като се има пред вид многото злополуки, станали през последните два месеца поради изключително лошите атмосферни условия, настъпили в Атлантическия океан. Но въпреки

7. Много автори погрешно наричат кораба „Атланта“ (Atlanta). Б. а.

всичко съществува надеждата, че само мачтите му са били счупени и е възможно корабът да се завърне.

...Възможно е да е претърпял бедствие, като бурните източни ветрове, които продължиха близо цял месец, са отнесли стенгите му и корабът е бил отклонен от курса си, и в момента да изпитва затруднения в северната част на Атлантическия океан. Бе направен опит да се откъдести с «Аталанта» кораб с медно покритие на корпуса, за който се разправя, че бил намерен от «Теймър» с дъното нагоре... Но това е напълно погрешно... за «Аталанта», с тежестта на водните му резервоари и четиридесет и трите тона баласт на борда, би било невъзможно да плава при описаните обстоятелства. Ако се е преобърнал, той, уви, би потънал... бързо...

...Много хора в Плимът се опасяват, че преобърнатия с дъното нагоре кораб... е изчезналият съд. Тук хората са развълнувани.“

„Таймс“, 15 април 1880 г., с.10:

„През деня от различни части на страната бяха получени (в Адмиралтейството) над 150 телеграми от роднини на моряците, в които се настоява за информация... Техни превъзходителства изразиха съжаление, че не могат да дадат никакви сведения. Днес също над 200 души лично направиха запитвания в Уайтхол.

Може да послужи за успокоение на някои известието, че един кораб е доплавал от Бермудските острови за осемдесет и четири дни, докато «Аталанта» все още плава не повече от 74 дни.

Капитанът на «Теймър» е изпратил телеграма, в която се заявява, че по време на последното си плаване той не е минал, както се разправя, покрай кораб, обърнат с дъното нагоре.

... Тази сутрин (Портсмът) бе развълнуван от слуха, че липсващият кораб е пристигнал здрав и читав във Фалмът... (Съобщението) бе изложено пред редакциите на вестниците и и различни витрини, (а) портите на доковете веднага бяха обсадени от загрижени роднини и приятели на намиращите се на борда...Но... в доковете бе разлепена телеграма от Фалмът, в която се съобщава, че действително в пристанището тази сутрин е пристигнал търговски кораб, наречен «Аталанта», но че слухът относно кораба на нейно кралско величество «Аталанта» е погрешен.“

„Таймс“, 16 април 1880 г., с.5:

...Макар липсата на информация да продължава да сее богата реколта от слухове и предположения, обществеността ще постъпи правилно, ако още известно време смята, че корабът просто е в неизвестност. Ако, както се предполага, той е потънал по време на буря или е изгорял,

или се е сблъскал с айсберг, разумно е да се предположи, че нямаше да е така напълно изличен, че да не остави след себе си никакви останки, които да говорят за съдбата му. Най-популярната теория все още е, че корабът е останал без мачти и безпомощно е бил отклонен от курса си, а следователно и от пътя на параход-те...

Кораловите рифове в близост до Бермудските острови са преставители на изключително опасна разновидност и се простират... някъде на повече от десет мили от сушата... Тези рифове заграждат островите от три страни... и правят приближаването и отплаването от тях крайно опасно начинание. Ако «Аталанта» се е разбил край тези брегове... останките нямаше (в никакъв случай) да бъдат изхвърлени на брега; тъкмо обратното, най-вероятно те щяха да се отмият към открито море и да бъдат отнесени от Гълфстрийм на изток.

«Таймс», 19 април 1880 г., с.6:

«В събота бе разгласено съобщението, че била намерена спасителна лодка с името «Аталанта», изписано върху кърмата. То не бе потвърдено, но дори и да беше, лодката не би могла да принадлежи на изчезналия кораб, тъй като във военния флот не е прието да се пишат имената на бойните кораби по кърмите или по други места на лодките им.»

«Таймс», 20 април 1880 г., с.12:

«Вчера в пристанището на Портсмът пристигна от Чили канонерката «Ейвън». От кораба съобщиха, че край Азорските острови наблюдавали огромни количества плаващи останки... в същност морето било осеяно с мачти и т.н. Пристанището на остров Фаял било претърпано от кораби без мачти и през петте дни, през които «Ейвън» останал там, на брега непрекъснато били изхвърляни останки. Нищо обаче не доказвало, че някой кораб е потънал или се е разбил... Някои от офицерите на «Ейвън» смятат за възможно «Аталанта» да се е сблъскал с айсберг, но отхвърлят предположението той да се е обърнал.»

«Таймс», 21 април 1880 г., с.8:

«...Няма съмнение, че е престъпна лудост да се изпратят близо 300 момчета, които никога преди това не са плавали в морето, на учебен кораб, без достатъчен брой обучени и опитни моряци, които да поемат кораба при изключителни обстоятелства. Екипажът на «Аталанта» е включвал само около 11 опитни моряци и като вземем пред вид, че младежите често се страхуват да се изкачват по мачтите в буря, за да прибират ветрилата... става ясно на каква опасност е бил изложен корабът.»

«Таймс», 26 април 1880 г., с.8:

«Няма никакви новини за «Аталанта» и дори онези, които доскоро бяха най-оптимистично настроени, започнаха да се обезсърчават. Ескадрата от Ламанш е вече на път за залива Бантри, след като явно търсенията около Азорските острови са се оказали безплодни... Обществеността вероятно няма да се успокои, докато не се обследват бреговете на Гренландия и Исландия.»

«Таймс», 27 април 1880 г., с. 10:

«Екипажът на «Теймър», който пристигна днес в Портсмът, не е знаел за загрижеността, предизвикана от изчезването на учебния кораб «Аталанта», преди да пристигне в Англия... Сред пътниците е матросът първи клас Джон Варлинг⁸ ... който бил освободен по болест от «Аталанта» на 3 януари... Описанието на Варлинг за качествата на кораба съвсем не е успокоително, макар, разбира се, да се повдига въпросът за стойността на неговото мнение. Той твърди, че корабът бил изключително нестабилен, по-тежък от нормите... и че вдъхвал недоверие у капитан Стърлинг... Той се наклонявал на 32° и капитан Стърлинг бил чул да подхвърляче ако се наклонял с още един градус, щял да се преобърне и да потъне. По време на затруднено положение се изявили особените слабости на корабния екипаж. С изключение на двамата офицерите не били добре подготвени – също като моряците. Капитан Стърлинг почти не напускал палубата, а работата по прибирането на ветрилата и свалянето на рейте била оставена на матросите първи клас, които заедно с военно служещите (предимно прислужници), старшините и готвачите наброявали само около петдесет души от 250-членния екипаж... Младите матроси били или твърде боязливи, за да се катерят по мачтите, или страдали от морска болест... Варлинг твърди, че те се криели, и когато ги търсел, помощник-боцма-нът не можел да ги намери. Корабът преплавал от Тенерифе до Барбейдоус за 31 дни... или девет дни (повече)... «Аталанта» отплавал от Барбейдоус в петък, 9 януари, за Антигюа, където бил нападат от жълта треска. Двама души, чиито имена Варлинг не може да си спомни, били вече умрели от тази болест... На 30 януари корабът се отбил на Бермудските острови за вода и провизии и на края отплавал за родината на 31 януари; оттогава нищо не се е чуло за него.»

«Таймс», 10 май 1880 г., с.8:

«Ескадрата от Ламанш под командването на адмирал худ пристигна днес (неделя) следобед в залива Бантри. Адмиралът съобщава, че не било чуто нищо за «Аталанта», нито било намерено нещо, което да

8. В някои статии на „Таймс“ името се изписва Varling, а в други Verling. Б.а.

принадлежи на кораба».

«Таймс», 18 май 1880 г., с.10:

До главния редактор на «Таймс».

Сър,

Съобщенията на всички капитани на кораби, пристигнали неотдавна, потвърждават предишните сведения за буря с изключителна сила, разразила се в Атлантическия океан... по вероятния курс на «Аталанта» от Бермудските острови.

Ще цитирам само няколко случая:

... «Каспър» се е намирал във Флорес в повредено състояние, след като плавал почти обърнат... деветнадесет часа в буря на 12 февруари. Вторият помощник на капитана бил убит, първият помощник си счупил краката, а двама моряци били сериозно ранени...

«Ълстър» от Сейнт Джонс бил срещнат... пълен с вода и напълно повреден, моряците висели по върховете на мачтите без храна и вода.

Преминали са покрай изоставен голям кораб, на който се издигала само бизанмачтата – опасност за корабите, плаващи на изток...

Следните кораби все още са в неизвестност: «Уйнифре», тръгнал от Нови Орлеан на 30 декември; «Дивана», тръгнал от Банкок на 1 октомври и от Света Елена на 9 януари; «Бей ъф Бискай» – от Рангун..., видян за последен път на 7 февруари ...

От горните съобщения, извлечени от множество доклади, можем да си създадем представа за страхотното време и хаосът, причинен от тези бури, така че хората, попаднали в буря сред морето, които добре знаят бедствените поражения, нанасяни от тежките вълни, стоварващи се върху борда на ко-раба, сблъскването с полупотънали останки от друг кораб или с айсберг през бурна нощ наред Атлантика, могат да стигнат до заключение за съдбата на «Аталанта»...

Оставам, сър, искрено ваш

АЛЪН ЙЪНГ, капитан на търговски кораб“

„Таймс“, 10 юни 1880 г., с.5:

Главният счетоводител на Военноморските сили е получил указания от Адмиралтейството да приключи сметководните книги на „Аталанта“ до 4 т.м. (юни) и името на учебния кораб да бъде заличено от списъка на Военноморските сили. Вдовиците на офицерите ще получат специалните пенсии, които се дават, когато съпрузите им са загинали по време на изпълнение на служебния си дълг.

Капитани продължавали да съобщават, че са видели преобърнати корпуси, които биха могли да бъдат на изчезналия кораб. Намирали

съобщения в бутилки или надписи върху дъги от бъчви, но нито едно от тях не се оказало достоверно.

Много теории били предлагани – някои, за да обяснят защо корабът е потънал, други, за да обяснят защо още плава. Слуховете се разпространявали бързо – намерен е преобърнат; пристигнал е във Фалмът; сблъскал се с айсберг.

Не може със сигурност да се каже, че никога не била намерена следа от кораба. След силните бури, разбушували океана през февруари и март, той бил пълен с останки, а рейте и мачтите нямат обозначения. Дори спасителните лодки на военния флот не са белязани. Възможно е много очи да са виждали части от „Аталанта“, без да знаят това.

След много години подробности по произшествие-то, особено за атмосферните условия и другите изчезнали по същото време кораби, били забравени и „Аталан-та“ се запомнил като кораб, изчезнал в преддверието на ада през 1880 г. Корабът може да е загинал далеч от Бермудския триъгълник, тъй като само 500 от общо 3000-те мили на пътешествието му са били през него. Въпреки това той е смятан за жертва на Триъгълника.

1881

„Елън Остин“ и напуснатият кораб

Един от най-особените случаи с изоставени кораби е срещата през 1881 г. на британския кораб „Елън Остин“ с една шхуна в средата на Атлантическия океан. Тя била изоставена, но годна за плаване. Малброен спасителен екипаж се качил на борда ѝ и двата съда се отправили за Сейнт Джонс, Нюфъндлънд.

Спуснала се мъгла и корабите се раздалечили.

Срещнали се отново след няколко дни. Отново шхуната била изоставена. Екипажът от спасители бил изчезнал, също като своите предшественици.

Основната легенда, която спира дотук, може да се проследи назад до „Разкази за звездоброеця“ от Рупърт Гулд, издадени в 1944 г. Съществуват няколко други версии, които започват оттам, откъдето свършва Гулд. Едната от тях е, че капитанът на „Елън Остин“ се опитал да качи нов спасителен екипаж на борда на изоставения кораб, но никой не искал да отиде на него и шхуната била изоставена. Другата версия е, че нов екипаж се качил на борда, корабите били разделени от буря и шхуната заедно с втория екипаж вече никога не била видяна.

За съжаление Гулд не цитира никакъв източник и не споменава месеца на случката, с което затрудни изследванията. Не успях да открия оригиналното съобщение за произшествието въпреки продължителното търсене в „Индексът на Ню Йорк Таймс“ и „Индексът на Таймс“ (Лондон)⁹, и у Ч.Хокинг. „Лойд“ не притежава информация. Нюфъндлъндската обществена библиотека в Сейнт Джонс провери в своите каталози и в местния вестник „Ивнинг Телегръм“ от 1881 г., но не успя нищо да намери.

Проверих страница по страница „Нюфъндлъндър“ за 1881 г. и половината 1882 г., но резултатите бяха отрицателни, макар че този вестник е имал практиката да описва интересни приключения на кораби, приставали в Сейнт Джонс. Имаше много съобщения за тежките

9. Макар да няма статии в лондонския „Таймс“ за „Елън Остин“ в рубриката „Корабни произшествия“, съобщението може да бъде едно от стотиците в тази рубрика. Не можах да проверя всичките. Гулд е англичанин, така че твърде вероятно е неговият източник на информация да е бил английски вестник. Б.а.

пътешествия на други кораби, минавали по същия път. Малко вероятно е историята с „Елън Остин“ да е била пропусната, ако корабът се е отбивал в Сейнт Джонс.

Рупърт Гулд бил скептичен и трудолюбив изследовател, който правел енергични опити да разрешава загадките, с които се сблъсквал. Произшествието може да е станало така, както той го описва, но вариантите, които надхвърлят неговото описание, са фантазия.

Находката на „Елън Остин“ ще си остане необяснена, поне докато някой открие информацията, която Гулд е използвал за описанието си. А може да остане неопределена и дори след като се открие източникът.

1866, 1868, 1884
„Лота“, „Виего“, „Мирамон“

През 1866 г. „Лота“, шведски барк, на път от Йотебор за Хавана изчезва някъде на север от Хаити. Две години по-късно същата съдба очаква испанския търговски кораб „Виего“. Веригата продължава през 1884 г., когато италианската шхута „Мирамон“ изчезва на път за Нови Орлеан.

Това са произшествия, за които въпреки продължителните търсения, не успях да намеря никаква информация. В някои от случаите проблемът беше, че описанията на произшествията в Легендата са много кратки и почти лишени от подробности като дати и маршрути. Няма доказателства дали корабите са изчезнали в Триъгълника, дали са били настигнати от съдбата извън него и дали въобще са съществували.

Октомври 1902 „Фрея“

Немският барк „Фрея“ бил намерен изоставен в морето на 20 октомври 1902. На 3 октомври той отплавал от Мансанильо във Уест Индия за Чили и за него не се чуло нищо повече, докато не го намерили без мачти, наклонен на едната си страна и без екипаж. Котвата му висяла свободно от носа, а календарът на капитана бил обърнат на 4 октомври, което означавало, че бедата застигнала кораба скоро след като напуснал пристанището. Знае се, че по това време духали слаби ветрове.

„Регистър на Лойд“. „Съобщения за произшествия“, 1900–1904 г. (Раздел, озаглавен „Изоставени в морето“) № 446:

„Фрея“. 626 тона. Немски.

Пристанище на отплаването: Мансанильо.

Предназначение: Пунта Арена.

Товар: Баласт.

Описание на кораба: Дървен барк.

Обстоятелства и място: Близо до Масатлан.

Дата на произшествието: Преди 21 октомври 1902 г.

„Нейчър“, 25 април 1907 г., с. 610: „Мексиканското земетресение“.

„Още едно земетресение бе прибавено към поредицата, която беляза неотдавнашното засилване на сеизмичната и вулканичната дейност край тихоокеанския бряг на Америка¹⁰ ...

Земетресенията в морето са обичайни в този район; понякога ги усещат на корабите в океана, макар да преминават незабелязани на сушата и един случай със сигурност е предизвикал гибелта на кораб. Преданието е забележително. На 3 октомври 1902 г. немският барк «Фрея» отплавал от Мансанильо за Пунта Арена; нищо повече не се чуло за капитана или екипажа му, но корабът бил намерен 20 дни по-късно без повечето си мачти и легнал настрана. Нямамо никакви следи, които да обяснят състоянието на кораба, но един степенен календар в кабината на капитана показвал, че катастрофата е станала на 4 октомври, скоро след като корабът напуснал пристанището, за което може да се съди и по

10. Курсивът е мой. Б. а.

котвата, намерена да виси свободно от носа. Съобщенията за атмосферните условия показват, че в района между 3 и 5 октомври са духали слаби ветрове, но, от друга страна, на 4 и 5 октомври в Акапулко и Чилпансинго усетили силни земетресения, едно от които вероятно причинило повредите на «Фрея», довели до изоставянето му.“

Всички версии на преданието за „Фрея“ водят пряко или косвено назад до статията в „Нейчър“ от 1907 г.; не се съобщава за никакъв друг източник. Статията се занимава преди всичко с поредицата от земетресения по западния бряг на Мексико. В единствения абзац за напуснатия кораб се споменават градовете Мансанильо, Акапулко и Чилпансинго, всичките по западното крайбрежие на Мексико. Масатлан, където според съобщението на „Лойд“ бил намерен изоставеният кораб, също е откъм Тихия океан.

Объркването, изглежда, било предизвикано от съществуването на друг град, наречен Мансанильо – пристанище на южния бряг на Куба. Първият автор, приписал загадката на „Фрея“ на Бермудския триъгълник, „погрешно“ сметнал, че корабът отплавал от кубинското пристанище, а не от мексиканския град със същото име.

Намирането на кораба на север от мястото на отплаването се дължи на действието на вятъра и теченията, след като той е бил изоставен. Не се знае какво е станало с екипажа или дали действително земетресението е причина за произшествието.

Ноември 1909 Джошуа Слоукъм и „Спрей“

Капитан Джошуа Слоукъм, най-известният и опитен моряк на своето време, изчезнал в Бермудския триъгълник през 1909 г. Преди това той заслужил световна слава като първия човек, плавал сам около света. Пътешествието с превъзходната му яхта „Спрей“ продължило няколко години и завършило в 1898 г. Той успял въпреки препятствията, които биха надделели над повечето обикновени хора и лодки. Изплъзнал се от пирати край Мароко, преживял бури, които потопили големи кораби близо до него, справил се с цели племена диваци в Магелановия проток и продължил да плава, след като картите му били унищожени. Останал една седмица в плен на безветрието в Саргасово море и при завръщането си в Ню Йорк през нощта бил посрещнат от най-силната буря в цялото му пътешествие – ураган, нанесъл значителни щети на голяма част от града.

И въпреки всичко този мъж, притежаващ опита, храбростта и издръжливостта да се противопостави на най-големите опасности, срещу които може да го изправи природата, няколко години по-късно изчезва при сравнително кратко плаване през Бермудския триъгълник. Той отплавал от остров Мартас Винярд на 14 ноември 1909 г. на път за Южна Америка и никога вече не го видели.

Много хора, които познавали капитан Слоукъм, сметнали, че той е твърде добър моряк и „Спрей“ е твърде добра яхта, за да бъдат победени от някоя от обичайните опасности в морето.

Никой не знае със сигурност какво се е случило с Джошуа Слоукъм и „Спрей“ въпреки многото легенди и слухове, създадени, откакто е изчезнал, преди почти седемдесет години. Някои разправят, че след като отплавал на пътешествие, което могло да се превърне в нова обиколка на земното кълбо, никой не го бил виждал, докато други съобщават, че бил виждан в различни пристанища по пътя.

Много теории са предлагани, за да обяснят изчезването му. Може и той на края да се е сблъскал с буря, която успяла да го потопи. „Спрей“ може да се е запалила. Може да го е блъснал през нощта някой голям кораб. Не е нещо необичайно лодка да бъде блъсната от параход в крайбрежните води с натоварено движение. Светлините на яхтата, и без

това не много ярки, понякога се закриват от собствените ѝ ветрила, а някой голям кораб лесно може да смачка дванадесетметров йол, без никой да усети дори удара. Според един от най-известните автори на морски разкази в Америка – Едуърд Роу Сноу – върху Слоукъм близо до остров Търтъл от Малките Антилски острови налетял 500-тонният пощенски параход на път за река Ориноко¹¹.

Описанията на здравословното състояние на Слоукъм са различни. Синът му Виктор твърдял, че той бил в отлично състояние, докато други смятали, че бил остарял. Сам Слоукъм мислел, че умът му не бил вече толкова остър, както преди, и признавал, че понякога губел съзнание. Възможно е да е паднал през борда било поради някакво произшествие, било поради загубата на съзнание. Може да е умрял от естествена смърт и лодката на края да е потънала с или без тялото му на борда. Състоянието на „Спрей“ също било обсъждано и продължава да бъде повод за разногласия сред моряците. Слоукъм заявил, че е напълно годна за плаване и може да пропътува дълги разстояния, без никой да стои на руля. Той смятал, че тя спечелила славата си, когато извършила пътешествието около света. Други не са съгласни и твърдят, че Слоукъм завършил епичното си пътешествие въпреки „Спрей“, а не благодарение на нея; че голямата му опитност му помогнала в положения, в които не толкова опитни мъже със същата лодка биха се провалили. Опитните моряци разубеждавали корабостроителите да наподобяват линиите на „Спрей“, като твърдели, че такава конструкция представлява опасност за всеки, комуто липсва опитът на Слоукъм. Някакъв моряк, видял яхтата точно преди да отплава на последното си пътешествие, твърди, че тя била остаряла заедно с притежателя си. Не била вече чиста и стегната, а мръсна, вмирсана, по нея се виждали белези на износване и лоша поддръжка.

Според някои съобщения Слоукъм бил видян в различни райони на Уест Индия, преди да изчезне, а според други го видели да плава нагоре по река Ориноко, дълго време след като бил обявен за изчезнал. Подхвърля се също, че Слоукъм не се разбирал с жена си и съзнателно решил да изчезне, за да прекара на спокойствие дните, оставащи до края на живота му.

Съдбата на Джошуа Слоукъм и на „Спрей“ е истинска тайна на морето.

11. Едуърд Роу Сноу, Загадъчни разкази от брега на Нова Англия.

Март 1918 „Сайклопс“

На 4 март 1918 г. „Сайклопс“, 19 600-тонен транспортен кораб за въглища на Военноморските сили на САЩ, отплавал от Барбейдоус, Уест Индия, с екипаж от 309 души и товар от манганова руда. Дългият 160 метра кораб, един от най-големите съдове на вода, отивал в Норфък¹², но не пристигнал там. Въпреки масовото търсене, никаква следа не била намерена. Корабът не изпратил сигнал SOS.

Отначало помислили, че бил потопен от торпедо, но изследванията на германските архиви след войната доказали, че по това време в този район не са действували подводници. Германците имали практиката да съобщават по радиото за разрушаването на големи неприятелски кораби, а за „Сайклопс“ такова съобщение не било направено.

Предположили, че се е натъкнал на мина, но по-късно се установило, че в района не е имало никакви мини. При натъкване на мина обикновено имало достатъчно време, за да се изпрати сигнал SOS, а и някои от моряците биха успели да се спасят на салове. Липсата на останки също говори срещу теорията за натъкване на мина, както и срещу възможността от вътрешна експлозия, която би осеяла океана с останки и трупове.

Някои мислят, че корабът просто потънал, но други, включително представители на Военноморските сили, изтъкват, че атмосферните условия не били лоши, поне не толкова лоши, че да потопят голям, годен, осемгодишен кораб. Капитанът Джордж У. Уърли бил на служба във Военноморските сили от двадесет и осем години и командувал „Сайклопс“ от първото му плаване през 1910 г.

След продължително разследване Военноморските сили заявили: „Изчезването на този кораб е една от най-озадачаващите загадки в анализите на Военноморските сили, тъй като всички опити да се открие останаха безуспешни. Бяха предложени много теории, но нито една от тях не обяснява задоволително изчезването му.“ Президентът Уилсън заявил: „Само господ и морето знаят какво се е случило със славния кораб.“ Едно от тогавашните меродавни списания, „Литъръри

12. Местоназначението му понякога се дава като Норфък, понякога като Балтимор. И в двата случая маршрутът през Атлантическия океан ще е бил същият, тъй като и двата града са на залива Чесапийк. Б. а.

Дайджест“, дори подхвърлило хипотезата, че огромен калмар се надигнал от океанските дълбини, обгърнал „Сайклопс“ с пипалата си и го завлякъл на дъното.

Публичното съобщение за забавянето на кораба било задържано до средата на следващия месец.

„Върджиниън Пайлът“, 15 април 1918 г., с.1:

АМЕРИКАНСКИ ВОЕНЕН ТРАНСПОРТЕН КОРАБ ВЕРОЯТНО ИЗЧЕЗНАЛ

СЪДБАТА МУ МОЖЕ ДА СЕ ОКАЖЕ НОВА ЗАГАДКА НА МОРЕТО

Вашингтон, 14 април. „Големият военен транспортен кораб «Сайклопс» закъснява да пристигне в едно пристанище на атлантическия бряг от 13 март. Министерството на флотата съобщи днес, че той бил видян за последен път... на 4 март и че има голяма загриженост по отношение на сигурността му...“

Следва съобщението (на Министерството на флотата): „Не могат да се намерят добре обосновани причини, с които да се обясни закъснението на «Сайклопс», тъй като от него не са получени никакви съобщения по радиото, нито са открити никакви следи от него, откакто е напуснал пристанището в Уест Индия. Атмосферните условия в района, през който корабът трябва да е плавал, не са били лоши и едва ли биха причинили затруднения на «Сайклопс». Възможно е някакъв нападател или подводница да са отговорни за гибелта му, но няма съобщения за присъствието в района нито на едното, нито на другото...“

Знае се, че единият от двата двигателя на «Сайклопс» бил повреден и той плавал с намалена скорост, докато го поправили. (Но) дори главните му двигатели да са били напълно повредени, корабът все пак би могъл да използва радиостанцията си.

Търсенето на «Сайклопс» все още продължава, но Министерството на флотата е изключително загрижено за съдбата му.“

„Върджиниън. Пайлът“, 16 април 1918 г., с.8:

Вашингтон, 15 април... „Официални представители отказват да повярват, че големият 19 000-тонен транспортен кораб и 293-мата души на борда му са могли да изчезнат, без да оставят никаква следа. Поради това на съдовете, участващи в търсенето, било наредено да «претърсят щателно» всеки метър от пътя, изминат от «Сайклопс», и да се отбият на всеки от десетките острови, обсипали тази част на морето.

Представители на Военноморските сили откровено признаха, че

нито една от предлаганите досега теории за обясняване на изчезването на «Сайклопс»... не изглежда правдоподобна, когато се съпостави с фактите... Вътрешна експлозия би могла да разруши радиопредавателя на кораба и двигателната му сила в един миг, но останки по повърхността щяха да бележат гроба му.

Допуска се възможността внезапен ураган, чест гост в тези води, да е повредил и после погълнал транспортния кораб, но отново се изтъква, че в такъв случай би трябвало да останат някакви следи от катастрофата.“

Търсенето било прекратено през май, тъй като всички усилия се оказали безрезултатни. Във Военноморските сили изчислили стабилността на „Сайклопс“ и стигнали до заключението, че корабът вероятно имал неприятно, бързо, но не и прекалено бордово клатене. Съобщава се, че било възможно тежката руда да се размести така, че да причини накланяне и да потопи края на палубата; такова състояние би било опасно при известни състояния на морето и атмосферата. Флотът отбелязва обаче, че никакви необичайни атмосферни условия не били забелязани от другите кораби, плавали по същия маршрут.

По-късно отделът на Военноморското разузнаване прави списък на по-значителните теории, предложени, за да се обясни изчезването.

1. Екипажът може да се е разбунтувал, да е завзел кораба и да е отплавал встрани от обичайните морски пътища.

2. Американският генерал консул в Рио де Жанейро, пътник, обвинен, че е настроен прогермански, може да е предал кораба на германците.

3. Корабът да е бил поразен от торпедо на германска подводница.

4. Товарът от манганов двуокис – лесновъзпламеним при известни условия – може да е експлодирал.

5. „Сайклопс“ може да е потънал като резултат от голямото напрежение, вследствие на бордовото клатене.

6. Капитан Уърли, който бил роден в Германия, може да е предал „Сайклопс“ на немците или да е устроил заговор с тях, за да бъде корабът потопен от подводници.

Военноморските сили не успели да открият доказателства в подкрепа на никоя от теориите.

С течение на годините се появили голям брой предполагаеми улики, но никоя не се оказала истинска. През 1919 г. майката на един от моряците от екипажа получила телеграма от Ню Йорк, в която пишело, че той е жив и здрав и че „Сайклопс“ се намира в германско пристанище.

Близко до Галвистън намерили съобщение в бутилка, в което пишело, че „Сайклопс“ бил ударен от торпедо на 100 мили източно от Нюфъндлънд. Двата случая били разследвани и се оказало, че и двете съобщения са фалшиви.

През 1920 г. капитан-лейтенант Малън С. Тисдейл намерил доказателства в подкрепа на теорията, че корабът се е преобърнал. По време на едно плаване със „Сайклопс“ Тисдейл установил, че капаците на люковете на резервоарите в надводната част на кораба били оставени отворени. „Пробих си път до мостика и докладвах на капитана, че някой е отворил всички резервоари в надводната част. Той се изсмя на моята съвестност и каза, че те винаги стояли отворени в съгласие с указанията на корабостроителницата...“

Тисдейл смятал, че при последното плаване на „Сайклопс“ товарът може да се е разместил и да е допуснал морската вода да нахлуе в отворените резервоари, а това да е причинило преобръщането на кораба.

"Това би могло да стане за секунди и корабът би се оказал с дъното нагоре, преди някой да успее да го напусне... Ако всичко е било здраво закрепено заради вълните, не би имало много останки... Не би имало останки, както в случая на поражение от мина или торпедо. Не би имало време да се изпрати сигнал SOS. Не би имало време за нищо. Малкото хора, останали във водата, не биха могли да оцелеят сами дълго време. Дребните останки по повърхността биха се изгубили сред обширния океан, дълго преди спасителните съдове да започнат търсенията."¹³

Макар обяснението на капитан-лейтенант Тисдейл да е едно от най-често приеманите разрешения, много хора не са съгласни с него, като изтъкват два основни недостатъка в доводите му. Първо, той приема, че е имало големи вълни, а съобщенията са еднородни, че времето не е било лошо. Второ, обяснението му предполага капаците на люковете да са били отворени.

Капитан трети ранг И. И. Йейтс от военната корабостроителница в Норфък твърди, че Уърли, известен с шегите си, се е пошегувал с Тисдейл. „Когато капитан-лейтенант Тисдейл видял отворените капацити на надводните резервоари, «Сайклопс» е бил без товар и не е имало значение дали капаците са отворени или затворени. В същност в такова състояние надводните резервоари обикновено се държат пълни с вода (за баласт).“¹⁴ Йейтс продължава с твърдението, че не е имало такива

13. Малън С. Тисдейл, „Преобърнал ли се е «Сайклопс»?“ – Военноморски институт на САЩ. Протоколи, януари 1920 г., с. 57–59.

указания от корабостроителницата и че Уърли не би плавал с отворени капаци, когато корабът е натоварен. Теорията на капитан Зиърфос е, че «Сайклопс» е бил потопен от товара си. «Манганът... проявява склонност да уляга, като разяжда онова, което е под него... Мисля, че краят е настъпил внезапно, когато дъното е изпаднало.»¹⁵

Много представители на военния флот са на мнение, че виновна е прекалено тежката надстройка на „Сайклопс“. Стоманени кранове, предназначени за бързото товарене и разтоварване на въглища, се издигали високо над палубата. Ако корабът се наклонял силно, тежкото оборудване щяло да забави изправянето му, товарът би могъл да се измести и корабът бързо би се преобърнал. При това в полупълните трюмове на „Сайклопс“ било по-вероятно да се размести товарът, отколкото в пълни трюмове. Слабото място на тази теория, както и на повечето други, е, че това би могло да се случи само в лошо време.

През 1930 г. все още помнели добре „Сайклопс“ и той отново запълнил вестникарските заглавия, когато на Военноморските сили бил изпратен дневник, в който се разкривало, че четирима души, „получаващи пари от врага“, били поставили динамит около двигателя и потопили кораба. Отначало във Военноморските сили сметнали, че дневникът може да е истински, но много подробности от разказа предизвикали съмнение, особено тази, че неприятелски кораб с екипаж от 700 души останал в района, за да почисти всички останки. Цялата история бързо била качествена като сложен опит за измама.

Сравнително неотдавна – през 1956 г. – бе съобщено, че корабът бил видян да експлодира във Флоридския проток „точно преди Великден“ през 1918 г., но без никакво обяснение защо съобщението се прави почти след четиридесет години или защо корабът се отклонил толкова от маршрута си, няколко седмици след очакваната дата на пристигането му.

През 1969 г. Конрад А. Нървиг, който служил на „Сайклопс“ при последното му плаване до Южна Америка, заявил, че с оглед на съществуващите доказателства според него корабът се е разчупил наполовина. "Озадачи ме звук, приличащ на звука от търкащи се една в друга метални плочи... Корабът така се триеше, че там, където тръбопроводите за вода и пара... се допираха до корпуса, движението можеше да се види..."

14. И.И.Йейтс, „Обсъждане“ – Военноморски институт на САЩ. Протоколи, април 1920 г., с.604

15. Загадката с товарния кораб „Сайклопс“ още предизвиква предположения, Военноморски институт на САЩ. Разисквания, септември 1923 г. с. 1569–1570.

Палубата в средата на кораба се повдигаше и падаше, сякаш корабът следваше очертанията на вълните. По-късно, през деня, когато обърнах внимание на капитана върху това, той го отмина с пренебрежителна забележка: „Синко, корабът ще издържи колкото нас“.¹⁶

Нървиг предполага, че задачата да се натовари корабът вероятно е била възложена на някой млад, неопитен офицер, който е наредил товарът да се разположи в няколко от средните трюмове, като с това е засилил присъщата уязвимост на кораба. Според Нървиг това е могло да стане причина корабът да се разчупи на две и да потъне, преди да успее да изпрати сигнал SOS.

Корабът обаче бил натоварен правилно. Товаренето станало под личното ръководство на капитан Уърли и бригадира Мануел Перейра от Бразилската въглищна компания, който в течение на много години ръководел товаренето на кораби. Перейра заявил, че корабът можел да натовари още 2000 тона руда, без опасност за него, и че товарът бил добре разпределен по целия кораб. „Сайклопс“ продължава да се появява сред новините, даже и независимо от участието му в Легендата за Бермудския триъгълник. Това бил първият голям кораб с радиостанция на борда, изчезнал, без да изпрати сигнал SOS, и най-големият военен кораб, изчезнал безследно. Всеки март, годишнината от изчезването му, Легендата се разказва отново, теориите се преповтарят и прочутата му снимка се появява още веднъж. Загубата на кораба продължава с право да се нарича „Най-озадачаващата загадка в анализите на Военноморските сили“.

За разлика от другите случаи на изчезвания, за „Сайклопс“ продължава да се получава информация. През последните две години две неща допринесоха значително за развоя на случая. Първото е от 1968 г., когато леководолазът от Военноморските сили Дийн Хос открива някакъв кораб, докато търси изчезналата ядрена подводница „Скорпиън“. Хос бил поразен от странната конструкция на кораба. Мостикът му, закрепен на стоманени греди, се извисявал високо над палубата. Изправени греди, подобни на скелета на небостъргач, били наредени почти по цялата му дължина. Преди да успее да изследва разбития кораб, който се намирал на дълбочина 55 метра и на около 70 мили източно от Норфък, той бил принуден да излезе на повърхността, а лошото време прогонило кораба му от този район. Хос по-късно за първи път видял снимка на

16. Конрад А. Нървиг. „Загадката със «Сайклопс» – Военноморски институт на САЩ, Разисквания, юли 1969 г.“ с. 149.

„Сайклопс“ и бил уверен, че това е корабът, върху чиято палуба бил стоял. Останките се намират по маршрута, който „Сайклопс“ би трябвало да следва по пътя до залива Чесапийк.

Хос и депутатът Дж. Уйлям Уайтхърст от щата Вирджиния убедили представителите на Военноморските сили да се извърши разследване и водолази трябвало да направят опит за повторно намиране на разбития кораб като част от обучението им.

Съобщението, че е намерен потъналият кораб, довело до второто значително развитие в случая. По това време разследвах съдбата на „Сайклопс“ и възможното му местонахождение веднага повдигна няколко въпроса у мен. Ако останките са на „Сайклопс“, каква е могла да бъде причината да потъне толкова близо до местоназначението си? Защо не е потънал по-рано по пътя, когато е бил по-тежък поради неизгореното гориво и поради това по-податлив на преобръщане или структурна повреда. Отговорът, размислих аз, трябва да е в единствената възможност, която непрекъснато се отхвърля, откакто е изчезнал корабът: буря трябва да е причината за изчезването на „Сайклопс“.

Поради повредения двигател скоростта на кораба е била само 10 възла или около 240 морски мили дневно. Той вероятно е плавал около 1300 мили със Севернопасатното и Антилското течение, чиято скорост е 15 мили на ден, докато попаднал на Гълфстрийм, който го е отнасял на по 120 мили дневно през останалите 500 мили. Според тези изчисления „Сайклопс“ би трябвало да бъде след малко повече от шест дни плаване там, където сега лежи потъналият кораб. Тъй като отплавал от Барбеидуос рано вечерта на 4 март, той би трябвало да наближи Норфък през нощта на 10 март.

Уверено реших, че вестниците, Военноморските сили и всички кораби в океана грешат и че през този ден близо до Норфък е имало буря, достатъчно силна, за да потопи кораба. Тъй като се знае, че северният вятър предизвиква хаос в Гълфстрийм, бурята вероятно е дошла от тази посока. Северният вятър налита бурно срещу противоположното течение на Гълфстрийм и го превръща в разпенен, разбунтуван порой, който е потопил не един плавателен съд. Сметнах, че ако е имало такава буря, останките наистина могат да са на „Сайклопс“.

От Националния център по климата в Ашвил, щат Северна Каролина, ми изпратиха по пощата записаните данни за атмосферните условия по източното крайбрежие още в деня, в който им се обадох по телефона. Записите показват, че в началото на март в Норфък вятърът бил силен, като почти всеки ден достигал скорост от 15 до 20 м/сек. На 8 март

затихнал почти напълно, но бавно започнал да се засилва на следващата сутрин. До 17 часа на 9 март предупреждение за буря било подадено по крайбрежието на щата Мейн до щата Северна Каролина. Вятърът духал постоянно от югозапад, като се засилвал, докато към 10 часа на 10 март достигнал скорост над 30 м/сек. Следобед вятърът променил посоката си и задухал откъм северозапад със скорост 31 м/сек. Скоростта му се изменяла от 20 до 31 м/сек, до към 17 часа, след което останала около 20 м/сек, през цялата вечер и на края, към полунощ, спаднала.

Бурята обхванала широк район. Най-силни ветрове, със скорост 43 м/сек., духали в Ню Йорк, където причинили смъртта на един човек, а предупрежденията за буря били разширени, за да включат и Флорида. Параходът „Амолко“ на 375 мили североизточно от Норфък, попаднал в бурята от пладне на девети до следобеда на 11 март. Той трябвало да лежи на дрейф през двата дни на бурята и претърпял повреди на стойност 150 000 долара.

Офицерът У. Дж. Райли от „Амолко“ по-късно споделил с репортер на норфъкския „Върджиниън Пайлът“, че военният транспортен кораб вероятно е попаднал „в зъбите на бурята“ и той бил сигурен, че „Сайклопс“ е потънал, „докато са духали силните ветрове“. Няколко моряци, познаващи склонността към бордово клатене на кораба, подкрепили неговото мнение и добавили, че вероятно е потънал по-бързо, отколкото трябвало, за да се спуснат спасителните лодки.

Изявленията, направени веднага след съобщението, че „Сайклопс“ е в неизвестност, намекват, че според представителите на Военноморските сили корабът бил изчезнал близо до Уест Индия. Заповедта да се посети всеки от островите, осеяли този район на океана, и мнението, че някой от честите урагани в тези води може да е бил причината, означават, че погледите на разследващите са били насочени толкова надалеч, че не са видели какво е станало под носовете им. Липсата на съобщение от кораба, след като той напуснал Барбейдоус, също подкрепя хипотезата, че е потънал в началото на плаването, близо до Уест Индия.

Всички били свикнали със силните пролетни ветрове и за бурята, която явно била по-силна в океана, отколкото на сушата, не било разгласено. „Върджиниън Пайлът“ я споменава на 10 март само с няколко реда, спотаени в долния край на страницата между две реклами. Съобщава се само, че било предадено предупреждение за буря от щата Мейн до щата Северна Каролина. През следващите дни няма статия, в която да се споменава бурята от 10 март.

Пет седмици по-късно, когато в големи заглавия се съобщило, че

„Сайклопс“ не е пристигнал навреме, вятърът, и без това – незабелязан, бил вече забравен. Останал скрит в статистическите данни на Метеорологичното управление, където пролежал забравен в продължение на петдесет и шест години. Никой по онова време не се сетил, дори Метеорологичното управление и вестниците, да спомене за него пред представители на Военноморските сили. След единствената малка статия в норфъкския вестник, за офицера Райли и за „Амолко“ не се чуло нищо повече. Вниманието на нацията било привлечено от бойните полета в Европа и шумотевицата около затъмненията, морала и продажбата на „Бонове за свободата“ у дома, а не от изчезналия военен кораб, чиято снимка се появявала на първа страница в продължение на няколко дни. В резултат на това в Легендата винаги се твърди, че атмосферните условия „не са били лоши в никоя част от маршрута“.

Противно на разпространеното убеждение, въобще не е имало официална анкета по изчезването. Военноморските сили водели война и нямали време да разследват изчезването на всеки кораб. Ако било проведено разследване, несъмнено щели да открият данните за атмосферните условия.

До август 1974 г. все още не се знаеше дали потъналият кораб край Норфък е „Сайклопс“. На 24 юли лейтенант Дъглас Армстронг, капитан на „Експлоит“, съобщи, че открил кораб на дълбочина 58 метра под водата, на 70 мили североизточно от нос Хенри и го белязал с буйове, така че по-късно водолазите да могат да го намерят. Говорих отново с Хос на 17 август 1974 г. и научих, че през първата седмица на август той отплавал с военните и наблюдавал на телевизионен екран обследването на потъналия кораб с подводни камери. Поради различия в конструкцията, той бил уверен, че не е същият кораб, който открил преди.

Тогава не били изготвени планове за съгласувани усилия по издирването на кораба. Но този район се използва от Военноморските сили за обучение и преквалификация на водолази и е вероятно корабът, открит от Хос, да се намери отново и да се разпознае със сигурност. Той би могъл да се окаже „Сайклопс“. Във всеки случай липсващата част от загадката, солидна причина за изчезването, на края бе намерена – бурята на 10 март 1918 г., на която никой не обърна внимание.

Януари 1921 „Каръл А. Диъринг“

Преданието за "Каръл А. Диъринг се разправя по толкова много начини, че не би било правилно да сметнем който и да е от тях за Легендата, освен една твърде кратка версия, която е нещо подобно:

"През едно студено сиво януарско утро на 1921 г. петмачтовата шхуна „Каръл А. Диъринг“ била намерена заседнала здраво върху плитчините Дайъмънд, като всичките и ветрила били вдигнати. Яденето било все още на печката, но единствените живи същества на борда били две котки. Екипажът не бил намерен. Същата година още двадесетина други кораби изчезнали в района и правителството на САЩ разследвало възможността те да са били завзети от пирати.

В края на продължителното разследване на загадката с „Каръл А. Диъринг“ представител на правителството заявил: „В резултат на издирването на екипажа – все едно че сме търсили нарисуван кораб върху нарисуван океан.“

Много от версиите спират дотук, но няколко продължават нататък, като предават цялата история за „Каръл А. Диъринг“ или поне толкова, колкото е могло да се научи.

„Върджиниън Пайлът“, 1 февруари 1921 г., с.3: „Петмачтовата шхуна «Каръл А. Диъринг» заседнала в неделя вечерта при плитчините Дайъмънд според съобщение на бреговата охрана от този район. Пострадалият кораб бил видян днес и спасителни лодки...се отправили да помогнат на заседналия плавателен съд.

Силни вълни връхлитали върху плитчините и правели изключително опасно начинанието на спасителите. Те стигнали на около 400 метра от шхуната, достатъчно близо, за да видят, че корабът бил без спасителните си лодки и че на борда нямало признаци на живот!“

„Върджиниън Пайлът“, 5 февруари 1921 г., с.4:

„Снощи се узна с положителност, че шхуната, изоставена с вдигнати ветрила... е «Каръл А. Диъринг»... качили се на борда и повърхностният оглед ги убедил, че не може да бъде спасена. Обшивката ѝ била раздрана от непрекъснатата игра на вълните, а трюмът ѝ бил разбит от мощното връхлитане на водата, без всякаква надежда за възстановяване...

Когато отплавала за Южна Америка през миналия септември, тя била под командуването на капитан Мерит, единият от собствениците, и Дж. Дж. Диъринг, на името (на чийто син) е кръстен корабът. Няколко дни след отплаването капитан Мерит заболял и бил принуден да се върне...

Капитан Уърмуел /66-годишен/ морски ветеран, който се бил пенсионирил преди три години, бил изпратен да поеме командуването. Той успешно завършил плаването надолу и доколкото може да се съди по наличните сведения, се върнал до плитчините Дайъмънд, преди да настъпи нещастieto. Все още е пълна загадка, как корабът бил изоставен с ветрила, вдигнати до едно, и без явна повреда. Нищо не се чуло за капитан Уърмуел или за някой от членовете на екипажа му.

Като причина за необяснимото произшествие с кораба се предлага теорията за бунт, но тя е неприемлива дори като предположение. Плажът, на който корабът пострадал, е известен отдавна като «моряшкото гробище». Някои мислят, че когато «Диъринг» бил наблизко, се надигнал силен порив на вятъра, така че екипажът, познаващ от опит опасното положение, в което се оказал, изпаднал в паника и се опитал да достигне брега в спасителните лодки. Теорията е, че или спасителните лодки, в които са се настанили, са били преобърнати от бурята, която действително се разразила, или че са били прибрани от (друг кораб)...“

Нищо ново не било открито и разбитият кораб и екипажът му изчезнали от страниците на вестниците, за да се появят няколко месеца по-късно като елемент на произшествие с отънъци на международна конспирация.

„Ню Йорк Таймс“, 21 юни 1921 г., с.1:

„Екипажът на един американски кораб е изчезнал; получени са, смятани за достоверни, доказателства, че моряците са взети като пленници и отведени в неизвестност, а може и да са убити.

Втори американски кораб отдавна закъснява, а за още два американски кораба няма никакви сведения, като обстоятелствата по изчезването им навеждат на идеята, че то е свързано по някакъв начин със залавянето на екипажа на първия споменат кораб.

Правителството на Съединените щати се е заело да разреши тези загадки на морето.

Официалните представители смятат за трудно да се повярва, че днес в или близо до териториалните води на САЩ могат да се извършват пиратски нападения, но доказателствата са такива, че те не могат да се въздържат от подозрения...

Държавният департамент... Министерството на финансите чрез бреговата охрана... Военноморските сили... Министерството на търговията... (и) Министерството на правосъдието... се ръководят в действията си от теорията, че всички тези мистериозни произшествия са взаимно свързани помежду си. Преди няколко месеца петмачтовата шхуна «Каръл Диъринг» от Портланд, щата Мейн, бе намерена изоставена край плитчините Дайъмнд в щата Северна Каролина; всичките ѝ ветрила били вдигнати, а офицерите и екипажът липсвали... Следите сочат, че тя е била изоставена набързо, без видима причина, защото корабът се намирал в добра форма и на борда имало достатъчно храна. В същност станало ясно, че е изоставен, когато предстояло да се сервира храната. Но спасителните лодки ги нямало.

Малко по-късно, на брега, недалеч от мястото, където бил намерен корабът, била изхвърлена бутилка и в нея имало бележка, в която пише-ло следното:

«Превозващ петрол танкер или подводница нападнаха кораба ни и оковаха в окови екипажа. Веднага съобщете в главното бюро на компанията.»

Екипажът на «Диъринг» заедно с капитана наброявал дванадесет души и нито следа не била открита от тях... Бележката от бутилката била сравнена с почерка на липсващия помощник-капитан на кораба и специалистите по почерци заявили, че несъмнено бележката е писана от помощник-капитана.

Стоманеният параход «Хюит» от Портланд, щата Мейн ... също е в неизвестност... Той може да се е намирал край плитчините Дайъмнд по времето, когато заседнал «Диъринг», и властите са убедени, че все още плава незасегнат.

Днес в Министерството на търговията бе направено официално съобщение, че два други американски парахода са изчезнали при обстоятелства, които карат официалните представители... да вярват, че те не са потънали... Имената на съдовете не можаха да се уточнят, а официалните представители говориха изключително мъгляво за подробностите по изчезването им.“

„Ню Йорк Тайме“, 22 юни 1921 г., с.1:

„Днес Министерството на търговията прибави имената на три други плавателни съда, изчезнали край Атлантическия бряг на Съединените щати при загадъчни обстоятелства, към списъка на онези... повече или по-малко свързани с предполагаемото отвлечане на екипажа на американската шхуна «Каръл А. Диъринг»... Не се твърди, че всички

липсващи съдове са станали жертва на пирати... но фактът, че всички тези кораби са изчезнали почти по едно и също време и че никой от тях не е оставил следи, се смята за многозначителен...

Обикновено изчезващите кораби оставят някаква следа – лодки, останки или трупове, но се съобщава, че никой от прибавените днес към списъка кораби не е оставил ни най-малка следа...

По неизвестни причини представители на Министерството на търговията не можеха да съобщят имената на другите два кораба, чието изчезване предизвиква подозрения...

Държавният департамент... даде указания на консулските служители на САЩ в пристанищата из различни части на света да следят за липсващия екипаж на «Диъринг» и за съмнителния кораб, на който се предполага, че екипажът бил взет в плен...

В съобщението на Държавния департамент се хвърля подозрение върху поведението на един параход, преминал скоро след «Диъринг» покрай плаващия фар на нос Лукаут.

На 29 януари 1921 г.... «Каръл А. Диъринг»... минал покрай плаващия фар на нос Лукаут, щата Северна Каролина, а на 31 януари 1921 г. бил намерен на няколко мили на север от тази точка в такова състояние, че съществуват основателни съмнения за престъпление.

... Някакъв човек от борда, не капитанът, повикал плаващия фар и съобщил, че корабът е загубил и двете си котви, и помолил това да бъде съобщено на собствениците му. Като се изключи това, «Диъринг» изглеждал в много добро състояние. Малко (по-късно) параход, чието име не може да се установи със сигурност... бил помолен да спре и да приеме едно съобщение за предаване и въпреки многото опити от страна на капитана на плаващия фар да привлече вниманието на кораба, неговите усилия останали напразни.“

„Ню Йорк Таймс“, 22 юни 1921 г., с.4:

„Сенаторът Хейл от щата Мейн, който пръв поиска да започне правителствено разследване по изчезването на «Хюит» и екипажа на «Диъринг», днес изложи теорията, че бунт, а не пиратство е обяснението на загадъчните морски произшествия...“

«Според мен ще се установи, че поне в един от случаите става въпрос за най-обикновен бунт – заяви сенаторът Хейл. – Вероятно разбунтувалият се екипаж на един от корабите е нападнал другия, за да намери навигатор.»“

„Ню Йорк Таймс“, 22 юни 1921 г., с.Ю:

„Храбростта, настойчивостта и детективските способности на У. Б.

Уърмуел, съпругата на капитана на шхуната «Каръл А. Диъринг», са й помогнали да събере доказателства, които убеждават властите във Вашингтон, че шхуната е била нападната от пирати... Преодолявайки хорското неверие, а понякога и подигравки, тази жена на моряк от Нова Англия... получила образци от почерците на моряците от екипажа на «Диъринг» и се убедила, че бележката (в бутилката) е написана от машиниста Хенри Бейтс.

За да установи това, тя получила... образци от (неговия) почерк и ги предала заедно с бележката, намерена в бутилката, на трима специалисти по почерци. Всички те били на мнение че почерците са еднакви.

(Мисиз Уърмуел) заяви тази вечер, че по нейно мнение Бейтс, който бил най-интелигентният член в екипажа на съпруга ѝ, е написал бележката в машинното отделение, където имал подръка хартията и бутилката.“

На 23 юни същата година Полицейското управление на Ню Йорк съобщило за разкритите от полицията преди една година планове членове на някои организации да търсят работа на параходи; ако е възможно, да вдигат бунт и да откарват корабите в чужди пристанища. Спомнили си, че по онова време няколко кораба имали неприятности с екипажите си и че „Уйлям О'Брайън“, който трябвало да се върне в пристанището заради бунтуващия се екипаж, отплавал на следващия ден и повече не го видели.

Въпреки мненията на различни министерства, нийоркската полиция и съпругата на капитан Уърмуел започнали да отправят критики срещу теорията за пиратите, а най-солидните възражения дошли от друго министерство на САЩ.

„Ню Йорк Таймс“, 24 юни 1921 г., с.2:

„Представители на Метеорологичното управление тази вечер изложиха теорията, че някои от десетте и повече кораби, за които се съобщи, че са изчезнали загадъчно в северната част на Атлантическия океан, може би са загинали в поредицата от необичайно силни бури, за които се знае, че са се разразили в този район през първите седмици на февруари 1921 г.

Записаните данни... показват, че буря, придружена от ветрове със скорост до 46 м/сек., се разразила по маршрутите в северната част на Атлантическия океан, като обхванала сектор с дължина 1000 мили. Тази буря продължила три дни. На 15 февруари, в средата на океана, отново се разразила буря и продължила да вилнее 72 часа.

Изчезването на целия екипаж на шхуната «Каръл А. Диъринг»...

може да се обясни с теорията, че той се е опитал да я напусне със спасителните лодки и е загинал...

...Известен брой кораби... преминали през някои от февруарските бури и достигнали до пристанища само след като претърпели значителни повреди.“

Застрахователните дружества предлагат още една теория. Макар по оновавреме корабоплаването да било в застои и собствениците да търпели огромни загуби, много от тях продължавали застраховките си с изкуствено завишени вноски. Застрахователите нарекли положението „време на морален риск“ и установили, че броят на потъналите кораби започва да се увеличава.

Един от издателите на „Бюлетин на Лойд“ се присмял на съобщението в бутилката, като заявил, че според многогодишния опит такива съобщения почти винаги са несериозни. Друг представител на „Лойд“ заявил, че по онова време атмосферните условия в района били изключително лоши и че пирати не биха имали нужда от липсващите спасителни лодки на „Диъринг“.

Представители на „Лойд“ предложили също теорията, че след като напуснал кораба, екипажът на „Диъринг“ може да е бил взет на борда на „Хюит“, който по-късно потънал с всичките си моряци. Според представителите на „Лойд“, като се вземат пред вид твърде лошите атмосферни условия в Атлантическия океан, броят на изчезналите кораби, за които е съобщено, не е извънмерен.

До юли пиратската „истерия“, както я нарекли тогава, затихнала и взела връх теорията на Метеорологичното управление. Последният удар бил нанесен, когато било съобщено, че бележката от бутилката е фалшива.

Кристъфър Къламбъс Грей, човекът, съобщил за намирането на бутилката, признал, че бележката, която поставила началото на пиратската бъркотия, не е от „Диъринг“, а от някакви рибари от брега на Северна Каролина.

За повечето хора полемиката и загадката били разрешени, но за онези, които продължили да се занимават с историята на „Каръл А. Диъринг“, едва сега започвало да става интересно¹⁷.

Капитан Уърмуел бил доверил на някакъв приятел, че и първият, и вторият помощник били негодници, а моряците – пияници и буйни глави. На връщане първият помощник попаднал в затвора в Барбейдоус, но

17. Вж. Едуърд Роу Сноу. „Загадки и приключения по атлантическия бряг“.

капитанът успял да го освободи навреме, за да отплава. В събота, 29 януари, шхуната била видяна край нос Лукаут, щата Северна Каролина. Няколко моряци се били събрали на кварталдека, който обикновено бил предназначен за офицерите, а моряк с червена коса и чуждестранен акцент извикал на хората от плаващия фар при плитчините Лукаут, че и двете котви били загубени при неотдавнашната буря и че молят това да се съобщи на брега. Радиостанцията на плаващия фар не била в изправност, но когато моряците се опитали да предадат това съобщение на следващия съд – един параход, техните опити да извикат кораба останали напразни. Загадъчният параход, както бил наречен, повдигнал много въпроси. Никога не било установено що за кораб било това и защо не обърнал внимание на многократните сигнали от плаващия фар. Някои смятат, че може да е бил пиратски кораб или контрабандист на ром, а други – че бил „Хюит“. Според някои версии, върху корпуса му било спуснато платнище, което закривало името.

Два дни по-късно „Диъринг“ бил намерен изоставен 50 мили по на север. Нямало ги спасителните му лодки, ветрилата били вдигнати, вечерята била върху печката. На борда се намирили две котки.

Повечето от багажа и дрехите липсвали, липсвали и големият санък на капитана, куфарът му и брезентовата му торба. Ако бил напуснал кораба по спешност, той не би мъкнал със себе си тези тежки предмети.

Навигационната карта на масата, изглежда, била белязана от капитан Уърмуел до известна точка, а след това почеркът бил друг. В каютата били намерени няколко чифта гумени ботуши, което означавало, че други хора също са били там, и, изглежда, някой е спал на допълнителното легло в каютата.

В съдбата на кораба-призрак от плитчините Дайъмънд много въпроси все още остават без отговор. Били ли са членовете на екипажа участници в бунт или убийство? Били ли са буйни и пияници, или такива слухове били пуснати след това и се основавали на частни случаи?

Защо моряците са били на кварталдека, необичайно място за събиране, и защо друг, а не капитанът, изпратил съобщението на плаващия фар? Бил ли е болен капитанът по това време? Бил ли е на кораба? Защо моряците не са съобщили нищо за капитана, ако той е бил болен или го е нямало? Ако е бил здрав, защо не е бил там? Защо някой друг е писал по картата в капитанската каюта?

Въпреки явно фалшивата бележка от бутилката, не е ли възможно пирати или контрабандисти на ром да са отговорни за изчезването на екипажа? Може би правителствени представители, в желанието си да

избягнат евентуален международен конфликт, са принудили Грей да признае, че бележката е фалшива?

„Хюит“ ли е бил онзи загадъчен параход? Срещнали ли са се параходът и шхуната някъде между нос Лукаут и плитчините Дайъмънд? Дали е имало заговорничене между двата екипажа? Бил ли е болният капитан Уърмуел прехвърлен на друг кораб, който след това потънал?

Какво станало на „Каръл А. Диъринг“ в тези няколко дни, от момента, в който минал покрай нос Лукаут, до момента, в който бил намерен заседнал и празен? Може ли, както предполагат в Бреговата охрана, капитанът и моряците да са изоставили обречения според тях кораб само за да загинат в океана със спасителните си лодки?

Случката с „Каръл А. Диъринг“ е уникална в морската история и с основание може да се твърди, че колкото повече се научава за нея, толкова повече се задълбочава неяснотата.

Що се отнася до самата шхуна, тя била обявена за спасяема, опасна за корабоплаването и няколко седмици след като заседнала, била взривена. Кърмата не се видяла повече, но през следващото лято носът на кораба бил изхвърлен на остров Оукръкоук. Останал там до 1955 г., когато ураганът „Айоун“ изиграл и друга роля в Легендата за Бермудския триъгълник, го измел обратно в океана. По-късно по брега били изхвърлени останки и те все още могат да се видят в различни магазини на град Хатъръс като сувенири. Камбаната и фенерите от кораба били върнати в Бат, щата Мейн, където се пазят от най-прочутия жител на града – Каръл А. Диъринг.

Април 1925 „Райфуку мару“

„Също като кинжал е! Елате бързо!“; молел ужасеният глас по радиото. „Моля, елате, не можем да избягаме.“ После призивите от „Райфуку мару“¹⁸ заглъхнали в безмълвието на спокойното море. Други кораби в Бермудския триъгълник били озадачени защо някакъв кораб изпраща подобно съобщение в такъв спокоен ден. От тази априлска утрин на 1925 г. за товарния кораб или екипажа му не се чуло нищо повече.

„Енциклопедия на морските произшествия през парната ера“.¹⁹

„На 18 април 1925 г. японският параход «Райфуку мару» отплавал от Бостън за Хамбург с товар от пшеница. Скоро след като напуснал пристанището, параходът попаднал в твърде лоши атмосферни условия и до сутринта на 19 април бил в тежко състояние. Сигнал SOS бил предаден по радиото и приет от «Хоумърик», пътнически кораб на компанията «Уайт Стар», воден от капитан Робъртс, с водоизместимост 34 356 тона, който се намирал на 70 мили от него. Скоро след това било получено друго съобщение, в което се казвало, че всички спасителни лодки са разбити. Последното съобщение на лош английски «Сега много опасно. Елате бързо!»²⁰ било получено, когато от «Хоумърик» видели изпадналия в беда параход. Пътническият кораб продължил да плава през огромни вълни със скорост 20 възла до обозначеното място – 40°43' северна ширина, 61°39' западна дължина (400 мили право на изток от Бостън и 700 мили северно от Бермудските острови) и намерили «Райфуку мару» килнат на 30° и напълно неуправляем. Пътническият кораб се приближил колкото посмял и с надеждата да спаси някои от моряците, но при такива вълни никой не можел да оцелее и всичките 48 души от екипажа се удавили.“

18. В Легендата името на кораба обикновено се произнася и пише погрешно „Raiiuke Maru“ Б.а.

19. Чарлз Хокинг съставил своята „Енциклопедия на морските произшествия...“ по данни от архивите на „Корабния регистър на Лойд“, Лондон, като книгата била публикувана от „Лойд“. Б.а.

20. Игра на думи, която опровергава първата версия на съобщението. На английски кинжал е dagger, а опасност – danger. Б. пр.

Декември 1925 „Котопакси“

През 1925 г. товарният кораб „Котопакси“ изчезнал по пътя от Чарлстън за Хавана.

Макар „Котопакси“ често да се споменава в Легендата, единствените сведения, които се дават, са маршрутът му и годината, в която е изчезнал.

„Седмични съобщения за загуби на Лойд“, 11 декември 1925 г., С.355:

Закъсняващи кораби: КОТОПАКСИ. Джаксънвил, 1 декември. Параходът „Котопакси“, който на 29 ноември отплавал от Чарлстън за Хавана с въглища, днес съобщи, че има вода в трюма и се накланя силно, но не изпрати сигнал за бедствие.

„Седмични съобщения за загуби на Лойд“, 18 декември 1925 г., С.396: Закъсняващи кораби: КОТОПАКСИ. Лондон, 9 декември. „Без получено следното съобщение с дата 8 декември: «Усилията да се открие по радиото парахода «Котопакси» и търсенето с катери останаха без резултат.»

«Регистър на Лойд». Съобщения за корабокрушения.
1925–26 г.

«Котопакси», 2351 бруто р. тона, регистриран в САЩ. Стоманен, винтове. Чарлстън за Хавана. Товар: въглища.

Отплавал от Чарлстън на 29 ноември 1925 г. Връзка по радиото до 1 декември; след това нищо не се знае за него.“

Датите в информацията на „Лойд“ ни отвеждат към причините за бедите на кораба.

„Ню Йорк Таймс“, 2 декември 1925 г., с. 17: ДЖАКСЪНВИЛ, Флорида, 1 декември (АП) – "Докато тази нощ западният бряг (на Флорида) е все още в хватката на отслабващата буря, по източния бряг предупрежденията за бури се ограничават и работата по възстановяване на повредите започна..."

Бурята временно парализира тропическото корабоплаване, но само един кораб отправи призив за помощ. Параходът „Ред Бърд“ от компанията „Мънсън“ на път за Хавана изпаднал в беда сред големи вълни... и хвърлил котва, за да изчака възможност да влезе в пристанището на

Майами.

Три самолета били изхвърлени в морето при Дейтоуна Бийч, но никой не бил наранен при това произшествие...

Наблюдатели от Метеорологичното управление описали бурята като „изключителна“.

Следващия ден бурята, причинила значителни щети по южното крайбрежие на Атлантика, нахлула в Ню Йорк със скорост, достигаща понякога до 34 м/сек.

Макар за „Котопакси“ да не се съобщава във вестниците, той е бил в открито море по пътя на бурята, която принудила голям брой кораби да потърсят убежище и предизвикала значителни щети в редица пристанища и градове.

Март 1926 „Сюдъфко“

Товарният кораб „Сюдъфко“ отплавал на юг от Ню Джърси и изчезнал в Бермудския триъгълник. В края на продължителното търсене представител на компанията заявил, че е възможно корабът да е бил погълнат от огромно морско чудовище.

Също като „Котопакси“ и „Сюдъфко“ обикновено се включва в Легендата за Бермудския триъгълник, но подробности рядко се дават.

„Ню Йорк Таймс“, 8 април 1926 г., с.2:

„Трансмарин Корпорейшън“ от Порт Нюарк, щата Ню Джърси, съобщи вчера, че е помолила Министерството на флота да започне търсенето на нейния товарен кораб „Сюдъфко“. Представители на компанията изразиха загриженост за съдбата на кораба.

„Сюдъфко“ отплавал от Порт Нюарк за Лос Анжелис на 13 март. Той имал екипаж от 29 души и смесен товар от 4000 тона, включващ и голяма пратка стоманени тръби. Трябвало да стигне до Панамския канал на 22 или 23 март, но откакто бил тръгнал, нямало никакви новини от него.

Въпреки продължилото цял месец търсене, не била намерена никаква следа от „Сюдъфко“. Капитанът на пътническия параход „Аквитания“ на компанията „Кюнард“, който се приближавал към Ню Йорк, когато „Сюдъфко“ отплавал, съобщил, че пътуването минало при „най-лошото вълнение, което съм виждал въобще“ и че бури, подобни на тропически ураган, забавили кораба.

Октомври 1931 „Ставенгер“

През октомври 1931 г. „Ставенгер“, норвежки кораб с четиридесет и трима души на борда, изчезнал близо до остров Кет от Бахамския архипелаг.

Загубата на кораб с четиридесет и трима души на борда едва ли може да не се отбележи, но и най-добрите източници на информация по корабоплаването не могат да потвърдят изчезването.

Липсва всякаква информация за „Ставенгер“ в „Ню Йорк Таймс“, лондонския „Таймс“ или в „Енциклопедия на морските произшествия“ на Хокинг. „Лойд“ няма информация за кораба, нито се съобщава нещо за него в „Насо Гардиън“.

В отговор на мое запитване от Норвежкия морски музей в Осло ми писаха:

„Що се отнася до изчезването на норвежки кораб, наречен «Ставенгер» («Ставангер»²¹), никакви следи не бяха открити в официалния списък на норвежки кораби, изчезнали в открито море през 1931 г.

Проверихме също седмичните списъци за движението на норвежки кораби през октомври и ноември 1931 г., без резултат...

От корабите, наречени «Ставангер» и регистрирани в «Норуиджън Веритас, 1931»... никой... не е заличен в списъка през 1932 или 1933 г. Изглежда, че има някаква грешка или с името, или с годината.“

Генералният директор на Норвежкото корабоплаване и навигация също отговори:

„Съжаляваме, че не можем да открием никакъв кораб с това име... Единственият кораб с подобно име – «Ставангер» със сигнални букви LDTN – е бил регистриран в 1925 година. Но тъй като този кораб претърпя корабкрушение в 1957 г., той не може да бъде същият.“

По онова време в района на Бахамските острови имало няколко влошавания на атмосферните условия. Вестник „Насо Гардиън“ в броя си от 14 октомври описва "тропическа буря с малък диаметър и умерена сила... на около 100 мили източно или югоизточно от Насо, придружена от много силен вятър... (със скорост) 40 мили/час (20 м/сек.). Остров

21. Явно в Легендата името на кораба е погрешно, макар това да не се отразява върху търсенето на информация за него. Б.а.

Кет е на около 125 мили на изток-югоизток от Насо.

На 21 октомври „Гардиън“ съобщава за „явно засилващ се вятър, който предизвикал буря“.

Възможно е кораб с име „Ставангер“ да е имал проблеми по време на една от тези бури и непълните съобщения или непълното разследване да са подвели по-късни автори да приемат, че корабът е потънал.

Изглежда, че в началото на тридесетте години кораб на име „Ставангер“ или „Ставангер“ не е потъвал въобще.

Април 1932 „Джон енд Мери“

През април 1932 г. гръцката шхуна „Ембир-кос“ намерила двумачтов кораб „Джон енд Мери“, регистриран в Ню Йорк, изоставен на 50 мили южно от Бермудските острови.

„Морски регистър на Ню Йорк“, 9 март 1932 г., с.15: „Джон енд Мери“ (риболовна шхуна) Моторният (кораб) „Тайд Уотър Асоушиетед“, който отплава от Ню Йорк на 6 март за Лас Пиедрас (Венецуела) приел на борда си екипажа на шхуната „Джон енд Мери“ от Ню Йорк при координати 38°58' северна ширина и 69°50' западна дължина точка А на картата).²²

„Морски регистър на Ню Йорк“, 27 април 1932 г., с.9: „Джон енд Мери“ от Ню Йорк, 19 април. „Параходът «Уест Куечи» съобщава по радиото, че на 16 април, когато се намирал на 31°29' северна ширина и 63°29' западна дължина (точки С на картата), изпратил моряци на борда на «Джон енд Мери», двумачтова шхуна от Ню Йорк, която била изоставена на 8 март (в точка А на картата); корпусът на напуснатия «Джон енд Мери»: А – напуснат на 8 март; В – забелязан от «Ем-биркос» /?/; С – хора от «Уест Куечей» се качват на борда кораб се намирал в добро състояние, но двигателят бил повреден от експлозия.“

Експлозия в двигателя или в машинното отделение причинило изоставянето на кораба на 600 мили северозападно от Бермудските острови и на 270 мили източно от нос Мей, щата Ню Джърси. Тридесет и девет дни след това, когато корабът бил видян от „Уест Куечи“, той бил отнесен на около 100 мили югоизточно от Бермудските острови – пример за това, как претърпели корабкрушение кораби могат да се приписват погрешно на Бермудския триъгълник.

Не можам да открия никакви данни за намирането на „Джон енд Мери“ от „Ембиркос“, за което се предполага, че е станало на 50 мили южно от Бермудските острови (точка В на картата).

Макар това да не се съобщава в „Морски регистър“, изглежда, „Уест Куечи“ завлякъл на буксир изоставения кораб до някое

22. Има още едно съобщение, в което се описва спасяването, но корабът погрешно е наречен „Тайдуотър“, а местоположението се дава: 36°58' северна ширина и 69°50' западна дължина, което е на 150 мили южно от действителното местоположение. Б.а.

пристанище за поправки. Според „Мърчант Весълс ъф ди Юнайтед Стейтс“ „Джон енд Мери“ потънал след това край нос Мей на 9 юли същата година. И шестимата души на борда били спасени.

Август 1935 „Ла Дахама“

Кораб призрак спохожда океана близо до Бермудските острови през 1935 г. „Ла Дахама“, с влачеци се във водата мачти и строшени люкове, се поклащал върху леките вълни, когато моряците от „Астек“ се качили на борда му и направили оглед. Нямаło причини за изоставянето на кораба, тъй като на борда имало много храна и вода, а и двете спасителни лодки били непокътнати. Като взели корабния дневник, моряците се върнали на „Астек“ и продължили плаването до Англия, където разправили за мистерията около изоставения кораб. За тяхна изненада, там научили, че италианският пътнически кораб „Рекс“ спасил екипажа на „Ла Дахама“ няколко дни преди „Астек“ да го открие, а след това всички намиращи се на борда на „Рекс“ наблюдавали как „Ла Дахама“ потънал в океана! „Астек“ бил открил кораб-призрак, надигнал се от водния си гроб.

„Ню Йорк Таймс“, 28 август 1935 г., с.1: „Вчера по радиото капитан Алберто Отино... разказа как италианският пътнически кораб «Рекс» спаси петимата души от екипажа на потъващата яхта «Ла Дахама» от Филадельфия. «Днес по пладне. Северна ширина 37°57', западна дължина 51°55', срещнахме американската яхта «Ла Дахама» от Филадельфия, шестнадесеттонна, собственост на Уелш, вдигнала сигнал за бедствие, с пет души на борда. Прибрахме екипажа. Изоставената яхта потъваше поради проникваща в нея вода. (Подпис) Отино.»

Така определеното местоположение е на около 1 037 мили югоизточно от плаващия фар при протока Амброуз и точно по пътя на корабите, плаващи от Ню Йорк за Средиземно море.“

„Ню Йорк Таймс“, 30 август 1935 г., с.19:

„Петимата моряци, спасени миналия вторник от потъващата яхта «Ла Дахама» от Филадельфия, слезоха в Ню Йорк вчера от италианския пътнически кораб «Рекс», който ги спаси.

И петимата са в добро здраве, без да им се е отразила петдневната буря, въпреки че тя постепенно разбила на парчета шестнадесеттонния съд; корабът започнал да пропуца вода, а поради бурята моряците на борда не могли нито да спят, нито да се хранят с нещо друго освен с компоти и други консерви.

Това са: Албърт Р. Дж. Уелш, спортист от Филадельфия и собственик на «Ла Дахама», капитан Ларс М. Ларсен и трима моряци...

Когато малко преди пладне във вторник от «Рекс» видели на яхтата да се развяват сигнали за бедствие, морето било спокойно и яхтата не била в непосредствена опасност, макар капитан Ларсен да заявил, че нямало да издържи още един удар. Ако «Рекс» не бил минал оттам, яхтата щяла да потъне след още два дни и петимата души, изтощени от непрестанната работа на помпите и недостатъчната храна, щели да останат в една малка лодка...

На 18 август те напуснали Бермудските острови и няколко дни плавали спокойно. След това се натъкнали на силна буря откъм югозапад. Вятърът откъснал фока. После двете мачти паднали и корабът останал безпомощен, защото помощният му двигател бил вече повреден. През следващите четири дни в него бързо се процеждала вода.

Наблюдателите на «Рекс» видели «Ла Дахама», преди изтощените хора да разберат, че е дошла помощ... Осемнадесет души се качили на моторна спасителна лодка и прибрали моряците от яхтата, техните лични вещи и колкото успели от навигационните съоръжения. Спасяването продължило само 50 минути.

„Таймс“, 10 септември 1935 г., с.9:

СПАСЯВАНЕ В АТЛАНТИЧЕСКИЯ ОКЕАН ЗАГАДКАТА НА ИЗОСТАВЕНАТА ЯХТА РЕШЕНА "Докато капитанът и първият помощник на кораба „Ас-тек“ от компанията „Елдърс енд Файф“ вчера разправяха в Ейвънмаут за намерената от тях в Атлантическия океан изоставена яхта, в Лондон бе получена информация, че собственикът и петимата души екипаж на яхтата са били прибрани на 27 август от италианския пътнически кораб „Рекс“...

На 1 септември изоставената яхта била намерена от британския кораб „Астек“ на около 700 мили североизточно от Бермудските острови. На борда ѝ се качили група моряци от „Астек“, които видели двете мачти да се влачат във водата и намерили люковете строшени. Имало достатъчно храна и вода. А двете спасителни лодки били непокътнати, но по нищо не личало как и кога екипажът я изоставил. Капитан Кар-дън от британския кораб взел корабния дневник, последното вписване в който било с дата 23 август и гласяло: „Югозападен вятър; плаваме с всички ветрила; 8 часа, срещнахме британския параход «Търланд касъл». В записа от предишния ден се съобщава за разкъсване на фока.“

„Рекс“ срещнал яхтата на около 875 мили североизточно от Бермудските острови. Нито едно от двете описани местоположения не се

намира в Бермудския триъгълник или дори в близост до него.

Пътниците на „Рекс“ не видели яхтата да потъва, те я оставили „потъваща“ в спокойно море. Капитанът заявил, че тя няма да издържи повече от два дена, но водата била толкова спокойна, че яхтата оцеляла поне пет дни, докато била намерена от „Астек“. Тогава тя не била „възкръснал кораб“, а просто изоставена потъваща яхта.

Февруари 1940 „Глория Кълита“

Шхуната „Глория Кълита“ от остров Сейнт Винсът, британска Уест Индия, била намерена необяснимо изоставена в Мексиканския залив на 200 мили източно от Моубийл. Нямаło явни причини за изоставянето ѝ, тъй като морето било спокойно и всичко се намирало в изправност.

„Таймс-Пикаюн“ (Нови Орлеан), 5 февруари 1940 г., с.1:

„В неделя на 150 мили южно от Моубийл, щата Алабама, катерът от Бреговата охрана «Картигън» открил и взел на буксир тридесет и осем метрова шхуна, плаваща в дрейф, повредена и без екипаж, изоставена в Мексиканския залив при неизвестни обстоятелства.

От Бреговата охрана съобщиха, че шхуната «Глория Кълита» от Сейнт Винсът, британска Уест Индия, отплавала от Моубийл на 21 януари с товар от дървен материал за Гуантанамо, Куба.²³

Какво е сполетяло шхуната и екипажа и след това, остава тайна, както когато «Картигън» я намира в 9 часа 45 мин. В неделя, така и когато в събота следобед минаващ наблизко параход... пръв съобщава за напуснатия кораб...

От «Картигън» съобщили, че фокът на «Глория Кълита» бил все още вдигнат, но разкъсан, а другите ветрила били свалени, палубата била осеяна с останки, а управлението на кораба – повредено...

От Бреговата охрана заявили, че е възможно шхуната да е попаднала в буря, но не могли да предложат никакво обяснение за липсата на екипажа.“

„Таймс-Пикаюн“, 6 февруари 1940 г., с. 1. „През деня самолети и кораби на Бреговата охрана търсиха в обширен район екипажа на пълната с вода загадъчна шхуна «Глория Кълита», но сините води на Мексиканския залив до понеделник през нощта все още скриваха съдбата на деветимата души...“

Бреговата охрана докара на буксир „Глория Кълита“ в Моубийл и съобщи, че в Мексиканския залив била намерена преобърнатата лодка, но нямаło категорични доказателства, че е принадлежала на изпадналата в

23. В предишни описания на произшествието имената на корабите погрешно се изписват „Глория Колайт“ / (Gloria Colite) и „Кардигън“ (Cardigan). Б.а.

беда шхуна.

Със самолетите, които през деня излитат над района на базата си в Билокси, и с трите кораба „Гритън“, „Тампа“ и „Баутуел“, които претърсват водите, Бреговата охрана се надява да открие оцелелите, ако са на вода в малка лодка или върху останки в залива. Вероятността обаче някой да е все още жив, е твърде малка...

С разкъсани ветрила и заливана палуба, „Кълита“ била видяна в събота следобед от минаващ наблизко кораб... На борда нямало никой, а спасителната лодка била изчезнала, съобщил по радиото главният боцман Свен Халворсен, командващ „Картигън“. „От общото състояние на съда (личи), че товарът от дървен материал на палубата се е разместил и е повредил такелажата на гротмачтата – заяви той. – Корабът е много повреден.“

„Таймс-Пикаюн“, 7 февруари 1940 г., с.1: „Повредената, останала без екипаж шхуна «Глория Къли-та» намерена в събота в Мексиканския залив, бе докарана на буксир в пристанището на Моубийл, щата Алабама, във вторник вечерта, а официалните лица заплануваха за днес разследване, за да се реши какво е сполетяло кораба и неговия екипаж...

Когато отплавала от Моубийл, «Глория Кълита» била натоварена с дървен материал за Гуантанамо, Куба. Според съобщенията на Метеорологичното управление в Нови Орлеан през следващите два дни били отправени предупреждения за буря в райони, през които тя трябвало да плава.

От бреговата охрана съобщиха във вторник вечерта, че когато шхуната била взета на буксир, трите ѝ мачти били на мястото си, но ветрилата ѝ били на парцали, а управлението – разбито. Палубният товар от дървен материал липсвал, но товарът в трюма бил непокътнат. Добавя се, че трюмът бил почти изцяло пълен с вода...

Във вторник съдове на Бреговата охрана претърсиха залива в район, в който се смята, че може да се открият някакви указания за съдбата на липсващия екипаж.“

„Таймс-Пикаюн“, 8 февруари 1940 г., с.1: МОУБИЙЛ, Алабама, 7 февруари (АП) – „Капитан Халворсен отхвърли възможността в трюма на шхуната да се открият телата на моряците от екипажа. Той изрази мнението, че «те са били пометени зад борда».

В същото време Метеорологичното управление в града изтъква, че картите показват силно атмосферно смущение в залива няколко дни, след като «Глория» отплавала оттук на 21 януари. Били разгласени предупреждения за буря на 22 януари от Порт Ийдс, щата Луизиана, до

Валпарайсо, щата Флорида, а на 23 януари друга буря била забелязана в залива, малко на юг от Апалейчкоула, щата Флорида.“ „Таймс-Пика-юн“, 11 февруари 1940 г., с.20: ГЪЛФПОРТ, Мисисипи, 10 февруари. „След като видели кораба на зазоряване, доброволци от «Картигън» се качили на борда му, за да разберат, че е без капитан и без екипаж, а дървеният материал на палубата се пързала насам-натам от люлеенето на пълния с вода корпус... Капитан Халворсен заявил, че най-вероятно екипажът на кораба е бил пометен от борда и моряците са се удавили по време на бурята от 22 и 23 януари.“

Ноември, декември 1941 „Протеъс“, „Нереъс“

Историята на „Сайклопс“ продължава след много години, когато два кораба, негови двойници, изчезват безследно по почти същия маршрут като по-стария си брат. „Протеъс“ отплавал от Вирджинските острови към края на ноември 1941 г., последван няколко седмици по-късно от „Нереъс“. И двата кораба плавали за Норфък. Ако не било нападението над Пърл Харбър, двойното изчезване вероятно щяло да се превърне в също такава голяма новина, както и загубата на „Сайклопс“ преди четвърт век.

Макар САЩ по онова време да не били във война с Германия, проверката на военноморските документи след войната показали, че на времето в този район имало само няколко германски кораба и никой от тях не е потопявал такива плавателни съдове.

Следната информация е от „Енциклопедия на американските бойни кораби“ на Военноморските сили на САЩ и „Енциклопедия на морски-те произшествия през парната ера“ на Чарлз Хокинг:

Компанията „Нюпорт Нюз Шип Билдинг енд Драй Док“ започва строежа на дългите по 160 метра транспортни кораби през 1911 г. и ги пуска в експлоатация през 1913 г. Те превозват въглища, течно гориво, хора и продоволствие за военноморските кораби, докато ги изваждат от употреба в началото на двадесетте години. Двата кораба остават в бездействие в Норфък, докато бъдат заличени от списъците на военния флот през декември 1940 г, и продадени на компанията „Сагени Търминълс, Лимитед“ от Отава за превоз на боксит от района на Карибско море до САЩ и Канада. Бокситът е главният източник на алуминий, който е жизнено необходим за самолетната индустрия.

„Протеъс“ отплавал от Сейнт Томас, Вирджинските острови, на 23 ноември 1941 г. на път за Портланд, щата Мейн. Той въобще не стигнал там и от него не били намерени никакви следи. В някои германски доклади има данни, че той вероятно е станал жертва на бойни действия на 25 ноември.

„Нереъс“ напуснал Сейнт Томас за същото местоназначение на 10 декември 1941 г. и също изчезнал безследно. Военноморските сили предполагат, че е бил торпилиран от германска подводница.

Октомври 1944 „Рубикон“

На 22 октомври 1944 г. наблюдателен дирижабъл на Военноморските сили съобщава за останки от кораб край брега на Флорида. Няколко часа по-късно два катера на Бреговата охрана стигат до мястото и намират на борда само едно живо същество – куче. Корабът „Рубикон“ бил в отлично състояние с изключение на една липсваща спасителна лодка и едно скъсано корабно въже, което висяло от носа. Личните вещи на моряците били на борда и нямало никакви указания защо на кораба няма никой. Изглежда, че се повтарял случаят с „Мери Селест“ край брега на Флорида.

„Ню Йорк Таймс“, 23 октомври 1944 г., с.21: САМО ЕДНО КУЧЕ Е НАМЕРЕНО ВЪРХУ ДРЕЙФУВАЩ КОРАБ

Кубински товарен кораб, плаващ край Флорида, напомня историята с „Мари Селест“ (sic) СПАСИТЕЛНИТЕ МУ ЛОДКИ ГИ НЯМА Корабът е докаран на буксир в пристанището – някои мислят, че ураган го е отнесъл в океана.

МАЙАМИ, Флорида, 22 октомври (ЮП) – „Морска мистерия, напомняща загадката, която отдавна забулва случая с «Мари Селест» (sic) отново бе припомнена с намирането на кубински товарен кораб, дрейфуваш в Гълфстрийм, единственото живо същество на чийто борд било едно куче.

Вероятно жертва на карибски ураган, корабът бил видян вчера от наблюдателен дирижабъл на Военноморските сили, който съобщил на Бреговата охрана тук. От Майами изпратили два катера, за да разследват случая, и те открили, че корабът е «Рубикон», около 90 тона.

Спасителните му лодки ги нямало, но личните вещи на екипажа се намирили все още на борда. Скъсано корабно въже²⁴ висяло от носа. Първите съобщения не говорят дали закрепващите въжета на спасителните лодки са били прерязани, или измъкнати.

Разследващите кораби съобщили по радиото, докато влачели на буксир «Рубикон»... че корабът е в отлично състояние...

Никакви данни за съдбата на екипажа не били открити при

24. Въжето, използвано за вързване на кораба към пристана. Б.а.

изследването на корабния дневник, последното вписване в който е от 26 септември, когато корабът пристигнал в Хавана. Явно преди това «Рубикон» търгувал по кубинския бряг.

Някои хора смятат, че когато ураганът е налетял върху Хавана, останалите на борда моряци са слезли на сушата, като оставили кучето, и че швартовите въжета са се скъсали.“

Макар заглавията и първият абзац да са предназначени за привличане на вниманието, останалата част от статията, особено последният абзац, изглежда, изяснява мистерията.

Няма по-късни статии, които да потвърждават или да отричат предположението, че корабът е бил завлечен в открито море от ураган. Тази липса на по-късна информация допринесла до известна степен „Рубикон“ да се впише в списъка на загадките.

Декември 1945 „Полет 19“

На 5 декември 1945 г. в 14 часа 10 мин. пет торпедни бомбардировача „Авенджър“ се втурнали по пистата на военноморската въздушна база във Форт Лодърдейл и полетели към най-голямата загадка на авиацията за всички времена, събитие, което по-късно ще бъде наречено „«Мери Селест» на небето“. „Полет 19“ имал програма за обичайно патрулиране – 160 мили право на изток, 40 мили на север и след това 120 мили направо обратно в базата. Общото време на полета било изчислено на два часа. Обикновено в самолетите „Авенджър“ летели екипажи от по трима души, включително пилотът, но този ден един човек не се явил. Може би било съвпадение, възможно е да се дължало на предчувствие, но това спасило живота му. Другите четиринадесет души нямало никога да се завърнат.

Според събрани по-късно показания, всеки от самолетите бил подложен на внимателен предварителен преглед и обслужване и бил зареден с максимално количество гориво. Всички устройства, двигатели, компаси и уреди били в добро работно състояние. Във всеки самолет имало съвременни радиостанции с десет канала за съобщения и радиоконпас, показващ посоката, по която трябва да се лети, за да се завърне самолетът в базата. Във всеки самолет имало самонадуващ се спасителен сал и всеки от членовете на екипажа бил облечен в спасителна жилетка. Всички пилоти и членове на екипажите били с голям опит. Атмосферните условия били отлични.

Първото съобщение от въздушния патрул се получило в 15 часа 45 мин., по време, когато трябвало да искат указания за приземяване. Вместо това те изпратили странно съобщение.

– Контролната кула, спешно съобщение – казал разтревожен глас.
– Изглежда сме се отклонили от курса. Не виждаме земя... Повтарям... не виждаме земя...

– Какви са координатите ви? – попитали от кулата.

– Не сме сигурни – отвърнал командирът на патрула. – Не сме сигурни къде се намираме. Изглежда сме се изгубили.

Операторите в кулата се питали как може да се случи такова нещо. Условията за летене били идеални.

– Летете право на запад – били нарежданията от кулата.

Последвало дълго мълчание. След това се обадил командирът на патрула; в гласа му ясно звучала тревога.

– Не знаем накъде е запад. Всичко е объркано... странно... не сме сигурни за никоя посока. Дори океанът не изглежда, както трябва.

Операторите в кулата били озадачени. Дори магнитна буря да е разстроила всички компаси, би трябвало пилотите да могат да намерят пътя за връщане. Като летят право към слънцето, което по това време приближавало хоризонта, те щели да достигнат брега много близо до базата. От съобщенията изглеждало, че не виждат слънцето.

Времето течало, а хората в кулата слушали пилотите да разговарят помежду си. Те били объркани и уплашени, но все още се движели вкупом.

Малко след 16 часа командирът, явно изпаднал в паника, прехвърлил командването на един от другите пилоти, показвайки, че положението е твърде сериозно.

В 16 часа 25 мин. новият командир повикал кулата.

– Не сме сигурни къде се намираме. Вероятно сме на 225 мили североизточно от базата... изглежда, че сме...

После... тишина.

Незабавно към последното предполагаемо местоположение на „Повет 19“ излетяла патрулната летяща лодка „Мартин Маринър“ с тринадесет души на борда. Оборудвана с пълно снаряжение за спасителни операции, тя можела да каца и при най-голямо вълнение. От кулата повикали петте „Авенджър“, за да им съобщят, че пристига помощ, но не получили отговор..

От летящата лодка били изпратени няколко обичайни доклада по радиото, в които се съобщавало, че тя приближава местоположението на петте самолета „Авенджър“, но че още нищо не се вижда. После в кулата настъпила зловеща тишина, докато операторите чакали следващото обаждане от спасителния хидросамолет. Никакво съобщение не било получено.

Операторите трескаво се опитвали да установят отново връзка, но безрезултатно. Спасителният хидросамолет изчезнал по маршрута на тези, които се предлагало, че ще спаси.

Изпратили и други самолети и кораби и вдигнали обща тревога. Местоположенията на летящия патрул и на спасителния хидросамолет били щателно претърсени, но не намерили нищо освен спокойното, празно море. В 19 часа 04 мин. оператор от кулата в Майами хванал едва чуващи се сигнали от много, много далече. „FT... FT...“ Това били

позивните сигнали на „Полет 19“, които никои друг не би използвал. Но ги чули два часа, след като самолетите би трябвало да са останали без гориво.

Кораби от Бреговата охрана и на Военноморските сили продължили търсенето през цялата нощ, но никакви сигнални ракети не разтърсили спокойната, тъмна арена. Преносимите радиостанции, предназначени да се включват в ефира автоматично при досег с водата, въобще не се чули.

На следващия ден започнала голяма операция за издирване. Триста самолета и 21 кораба кръстосвали океана и небето; групи претърсвали брега на Флорида, островите Флорида Кийс и Бахамските острови, но не били открити никакви следи нито в океана, нито по бреговете, нито по планините. Издирването продължило няколко седмици; всички райони били претърсвани отново и отново. Макар надеждата да се намери някой оцелял да била намаляла, спасителите продължавали да търсят някаква следа от самолетите, която би могла да даде данни за съдбата им. Никога нищо не било намерено.

Военните специалисти били напълно объркани. Шест самолета и 27 души – как е възможно да изчезнат в такъв малък район?

Ако се бе свършило горивото им, самолетите „Авенджър“ щяха поне да останат върху водата достатъчно време, за да могат екипажите им да извадят самонадуващите се спасителни салове. Пилотите били добре обучени по процедурите за запазване на живота, а оборудването можело да ги поддържа живи в открито море много дни. Но свършването на горивото не би могло да обясни объркването в по-ранни етапи на полета, нито непонятните съобщения. С него не може да се обясни и изчезването на хидросамолета „Маринър“.

Всеки самолет бил оборудван с радиостанция. Защо не се чули сигнали SOS било преди, било след като са кацнали във водата? Защо спасителният хидросамолет не изпратил такъв сигнал?

Едно от предположенията е, че ветровете може да са отклонили „Полет 19“ от курса му. Ако е имало промяна в посоката на вятъра, те биха били изтласкани далеч на юг. Но тогава щяха да летят над хилядите острови на Уест Индия и непрестанно да виждат суша или над плитчината Грейт Бахама Банк, където самолетите щяха да бъдат намерени, дори и да са потънали.

Ако по някакъв каприз на съдбата е станало сблъскване във въздуха между петте самолета, останките им щяха да се пръснат в голям район и несъмнено щяха да бъдат открити.

Воден циклон не би могъл да е причината, защото той лесно се вижда и лесно се избягва.

Защо когато се приближил до местоположението на загубения въздушен патрул, хидросамолетът изчезнал? Един кораб наблюдавал експлозия във въздуха в 19 часа 50 мин. и намерил петно от масло, но това станало повече от три часа след изчезването на хидросамолета „Маринър“.

След продължително разследване членовете на следствената комисия на Военноморските сили заключили, че те „не могат дори да направят правдоподобно предположение какво се е случило“. Друг офицер казал:

„Изчезнаха така безследно, сякаш са отлетели на Марс.

Не знаем какво, по дяволите, стана там. В съобщение на Военноморските сили, след приключване на търсенето от всички кораби и самолети се изисква да продължават да следят внимателно за останки. Тази заповед никога не била отменена; днес тя е още в сила.

Има още голям брой въпроси, които би трябвало да се зададат. Защо всички компаси са показвали неточно? Дали същата сила, която ги разстроила, е заглушила и радиостанциите? Дали хидросамолетът е изчезнал, когато навлязъл в същия район, където се били загубили бомбардировачите «Авенджър»? Защо океанът изглеждал странно и защо не се виждало слънцето? Защо нямало останки, маслени петна, дори зловещо струпване на акули? Немислимо е шест самолета и двадесет и седем души да изчезнат, без да оставят никаква следа след себе си. Но те наистина изчезнали в Бермудския триъгълник.

Военноморските сили разследвали произшествието няколко месеца, а докладът за него²⁵ обхваща над 400 страници. Няколко пъти щателно прегледах доклада и стигнах до заключението, че ключът към разбиране на случилото се се крие в разговорите по радиото с пилотите. Тези съобщения не са вписани на едно място в доклада, а са пръснати из него – някои в показанията на свидетелите, други в дневниците на радиостанциите.

Подредих ги по реда, по който са били предавани през онзи ден, заедно със съответните показания и мнения на комисията.

25. Следствена комисия за изчезналите пет торпедни бомбардировача и един спасителен хидросамолет, създадена от командването на напредналото обучение, базата на ВМС в Джаксънвил, щата Флорида; 7 декември 1945 г. и съответната кореспонденция. Вашингтон, ВМС на САЩ, 1946 г.

За да стане материалът по-четлив, бяха направени няколко промени.

Часовете, дадени на няколко места в доклада като «Източно стандартно време», а на други като «Време по Гринуич», навсякъде са превърнати в «Източно стандартно време».

Имената на различните станции и самолети са стандартизирани. Например радиостанцията на Порт Евърглейдс, която се появява в доклада и като Въздушно-морска спасителна група № 4, ASTRU/4 и ННА-3, винаги се дава като Порт Евърглейдс. Също така названието на самолета ТВМ-3, Ви № 23307, ескадрила № FT-28, е съкратено в настоящия разказ до позивните му FT-28.

«Действащите лица» в драмата на «Полет 19», радиостанциите и базите, участвували в нея, са следните:

Лейтенант Чарлз С. Тейлър, летец-инструктор и командир на «Полет 19». FT-28 бил позивният сигнал на неговия самолет.

Капитан Едуърд Дж. Пауърс – младши морски ста-жант-пилот, преминаващ учение по напреднала навигация с «Полет 19». Неговият самолет бил FT-36.

Мичман втори ранг Джоузеф Т. Боси, стажант-пилот, управлявал FT-3 като част от «Полет 19». (В този полет са участвували и двама други стажант-пилоти.)

Лейтенант Робърт Ф. Кокс, старши летец-инструктор във военноморската самолетна база във Форт Лодърдейл, бил във връзка по радиото с «Полет 19» за кратко време. Той пилотираше FT-74.

Лейтенант Уолтър Дж. Джефри, пилот на учебен самолет № 49, спасителния хидросамолет «Мартин Мари-нър», който изчезнал.

Лейтенант Джерълд Е. Бамърлин, пилот на учебен самолет № 32, спасителния самолет, излетял от военноморската самолетна база Банана Ривър едновременно със самолет № 49.

Военноморската въздушна база (ВВБ) Форт Лодърдейл, на 20 мили северно от Майами, точката на отлитане и предполагаемо завръщане на «Полет 19».

Порт Евърглейдс, въздушно-морската спасителна група в Порт Лодърдейл.

Динър Кий, база на хидросамолети в Майами. Военноморската въздушна база в Банана Ривър, сега базата Патрик близо до Кейп Кенеди²⁶.

26. Това е в същност нос Канаверъл, който от 1964 до 1973 г. се наричаше нос Кенеди. Б.ред.

ДОКЛАД НА ВОЕННОМОРСКАТА СЛЕДСТВЕНА КОМИСИЯ

Загубата на «Полет 19»

Факт 1: (Петте торпедни бомбардировача) излетели от Военноморската въздушна база на САЩ във Форт Лодърдейл, щата Флорида, приблизително в 14 часа 10 мин. на 5 декември 1945 г. като «Полет 19» в разрешен полет за обучение по навигация.

Факт 2: На «Полет 19», (била определена) навигационна задача № 1, която е следната: (1)... да лети по 091 градуса (на изток) на разстояние 56 мили до плитчините Хенс енд Чикънс, да извърши бомбардировка от бърснеш полет, (после) да продължи по курс 091 градуса на 67 мили, (2) да лети по курс 346 градуса (на север) на разстояние 73 мили и (3) да лети по курс 241 градуса (на запад-югозапад) на разстояние 120 мили, след това да се върне във ... Форт Лодърдейл.

Факт 16: Чарлз Каръл Тейлър, лейтенант от запаса на Военноморските сили на САЩ... бил назначен за ръководещ инструктор на «Полет 19».

Факти 4-7: Едуърд Джоузеф Пауърс-младши... Джордж Уилям Стайвърс... Форест Джеймс Джербър (и) и Джоузеф Типтън Боси (били четиримата други пилоти).

Факти 8-12: (Всеки самолет, с изключение на този на Джербър, имал по трима души на борда, заедно с пилота. При Джербър липсвал един човек)

Факт 18: ... Стайвърс, Пауърс, Джербър (и) Боси... били военноморски пилоти, преминаващи обучение по напреднал курс с торпедни бомбардировачи.

Факт 19: (Осем от деветте члена на екипажите) били преминали обучение по напреднал курс за бойни действия във въздуха с торпедни бомбардировачи.

Всички пилоти с изключение на Тейлър и всички членове на екипажите с изключение на един били обучаващи се стажанти.

Показания на лейтенант Робърт Ф. Кокс, летец-инструктор във ВВБ, Форт Лодърдейл: «Летях около летището приблизително към 15 часа 40 мин... чух някакви самолети или кораби. Някой предаваше на 4805 (каналът, използван при тренировъчните полети) за «Пауърс». Това беше думата, която използва, но не даде разпознаващ сигнал. Викащият попита няколко пъти «Пауърс» какво показва компасът му и на края каза: «Не зная къде сме. Сигурно сме се загубили след последния завои.»

През това време, приблизително в 15 часа 45 мин., повиках

оперативната радиостанция във Форт Лодърдейл и я уведомих, че са се загубили кораби или самолети. Те потвърдиха приемането на съобщението ми.

Предадох също: «Тук FT-14, самолетът или корабът, викаш «Пауърс», съобщете позивните си, за да може някой да ви помогне.»

Не получих отговор. По-късно той се обади и и попита дали някой има предложения. Повиках го отново, като съобщих позивните си FT-74, и той отвърна, като ми събщи своите – MT-28.

Аз казах: «MT-28, тук FT-14, каква е бедата?» MT-28 отвърна: «И двата ми компаса не работят и се опитвам да намеря Форт Лодърдейл, Флорида. Над суша съм, но е прекъсната от вода. Сигурен съм, че се намирам в района на островите Флорида Кийс, но не зная колко съм се спуснал на юг и как да стигна до Форт Лодърдейл.»

Аз казах: «MT-28, тук FT-74, ако сте на островите Флорида Кийс, нагласете лявото крило по слънцето и летете нагоре по брега, докато стигнете Майами, после Форт Лодърдейл е на 20 мили по-нататък, първото пристанище след Майами. Летището е вляво от пристанището. На каква височина сте сега? Ще полетя на юг и ще ви посрещна.»

MT-28 отговори: «Вече зная къде съм. На 700 метра височина съм. Не идвайте към мене.»

Аз казах: «MT-28, приех, вие сте на 700 метра. Все пак ще ви посрещна.»

После от Форт Лодърдейл ме запитаха дали е бил FT-28, или MT-28 и след като повиках отново MT-28, разбрах, че е бил FT-28 и препредадох това съобщение на Форт Лодърдейл.

После получих съобщение от FT-28: «Можете ли да накарате Майами или някой друг да ни хване на радара си? Изглежда, че не се приближаваме. Тръгнахме на навигационни упражнения и по втората отсечка сметнах, че останалите се отправят в погрешна посока, затова поех ръководството и ги отправих обратно в правилна посока, но сега съм сигурен, че и двата ми компаса не работят.»

Повиках FT-28: «Не можете да очаквате, че ще стигнете тук за десет минути. Имате насрещен или напречен вятър със скорост 30–35 възла (15–18 м/сек.). Включете специалното устройство за извънредни случаи IFF (за да се получи по-ярко изображение на самолета върху радарния екран); но имате ли такава?»

Той отвърна, че няма. После му казах да включи устройството ZBX (то посочва в каква посока да се отправи самолетът, за да се завърне в базата), но не получих отговор. Повторих и отново не получих отговор.

От Форт Лодърдейл и от Порт Евърглейдс също се опитаха да го накарат да го включи. Не зная дали са получили отговор или не. От Форт Лодърдейл ми предложиха да съобща на FT-28 да предостави водачеството на някой от другите летци и аз го направих. Не получих пряк отговор, но чух някакво предаване за радар или нещо такова.

После повиках FT-28: «Предаването ви заглъхва. Нещо не е наред? На каква височина сте?»

Той отговори: «Аз съм на 1370 метра.»

В този миг предавателят ми на високи честоти престана да работи и вече не можах да предам на тази честота. Дотогава използвахме честота 4805 кХц, затова се опитах да се свържа с него по всичките девет канала на много високите честоти (30–300 МХц) и на края се свързах с Форт Лодърдейл по канал № 7. Тъй като предаванията му заглъхваха, той трябва да е летял на север. Смятам, че по време на първото му предаване е бил или над островите Бимини, или над Бахам-ските острови. Бях на около 40 мили под Форт Лодърдейл и вече не можех да го чувам... След това се приближих и кацнах...»

Въпрос: «В каква посока летяхте по време на периода, когато предаванията на FT-28 постепенно отслабваха?»

Кокс: «На юг и малко на югозапад.»

Въпрос: «Какво беше приблизително географското ви местоположение, когато сигналите от FT-28 заглъгнаха напълно?»

Кокс: «Бях приблизително на 25 мили южно от Майами.»

Въпрос: «Забелязахте ли състоянието на морето?»

Кокс: «Да, сър, морето беше много бурно. Беше покрито с бели «зайчета» и дълги бели ивици. Видимостта беше много добра във всички посоки с изключение право на запад.

След като предавателят на Кокс излиза от строя, от Порт Евърглейдс успяват да се свържат с Тейлър.

16 часа 25 мин. Порт Евърглейдс до Тейлър: «Проверка на радиото, чувате ли ме?»

16 часа 25 мин. «Да, току-що минахме над малък остров. Не се вижда друга суша.»

Показанията на капитан трети ранг Ричард Бакстър, заместник-началник по операциите, областна служба на Бреговата охрана, седми военноморски окръг, Майами: «Според моите изчисления (самолетите) са били близо до Уокър Кей (40 мили северно от остров Гранд Бахама), когато са смятали, че са над островите Флорида Кийс.»

16 часа 26 мин. Тейлър: «Аз съм на тъгъл 3,5 (височина 1100м).

Включил съм системата за извънредни случаи IFF. Има ли някой в района радарен екран, който да ни хване?»

16 часа 26 мин. Порт Евърглейдс до Тейлър: «Приехме. Не изключвайте.»

16 часа 28 мин. Порт Евърглейдс до Тейлър: «Предлагаме друг самолет от вашия полет с изправен компас да поеме водачеството и да ви поведе назад към континента.»

Тейлър: «Приех.»

Порт Евърглейдс: «Успяхме да чуем части от разговорите между ръководителя на полета FT-28 и други самолети от полета относно предполагаемото им местоположение и компасите, но доколкото можем да съдим, друг самолет не е поемал водачеството.»

16 часа 31 мин. Тейлър до Порт Евърглейдс: Един от самолетите в полета смята, че ако поемем по 270 градуса (на запад), ще стигнем до суша.»

16 часа 39 мин. Порт Евърглейдс до Форт Лодърдейл по телефона: «Тъй като FT-74 (Кокс) е загубил връзката с FT-28 (Тейлър), като се е отдалечавал на юг, смятам, че полетът се е загубил някъде над плитчината Бахама Банк и предлагам дежурният самолет от Лодърдейл да се изпрати по курс 075 градуса (изток-североизток) и като следи 4805 кХц, да се опита да влезе във връзка с FT-28. Ако дежурният самолет, когато летим по курса си, започне да чува все по-добре FT-28, ще бъдем сигурни, че полетът се е загубил над Бахамските острови. Дежурният самолет ще може да служи и като релейна станция на тази честота, тъй като става все по-трудно да чуваме FT-28.»

16 часа 45 мин. Тейлър до Порт Евърглейдс: «Ще летим по 030 градуса (север-североизток) в продължение на 45 минути, след това ще се отправим на север, за да се уверим, че не сме над Мексиканския залив.»

16 часа 45 мин. Порт Евърглейдс до Динър Кий: «Може ли да получите координатите на FT-28?»

Динър Кий до Порт Евърглейдс: «Не, кажете му да предава непрекъснато на 4805 кХц; не можем да хванем опознавателния му сигнал.»

Показания на капитан-лейтенант Донълд Дж. Пул, дежурен по полетите, ВВБ, Форт Лодърдейл: «Порт Евърглейдс имаше връзка с FT-28 на лейтенант Тейлър по това време – 16 часа 45 мин., затова веднага ги уведомих да наредят на FT-28 да лети по 270 градуса (на запад), да лети към слънцето. Зная, че това е било предадено, защото слушах предаванията. Не зная дали е бил получен отговор. Порт Евърглейдс е дал също

указания на FT – 28 да премине на 3000 кХц, канал 1 (запазен за спешни случаи), но FT-28 не го направи. Бях разпоредил на пилота да загрее дежурния самолет и той беше в него, но се колебаех да го пусна, преди да получа информация къде да го изпратя.»

16 часа 47 мин. Факт 27: «Мрежите за радиозасичане на границата с Мексиканския залив и източната граница били вдигнати на крак с нареджана да получат всички възможни координати на съобщенията от FT-28, който предавал на 4805 кХц.»

Мнение 16: «Незадоволителните радиовръзки на 4805 кХц се дължаха на смущения от кубинските радиопредаватели, статичното електричество, наличието на постоянна носеща честота и атмосферните условия по това време.»

Мнение 20: «Получаването на радиозасечни координати за самолета от «Полет 19» бе затруднено... поради смущения на 4805 кХц.»

16 часа 49 мин. Порт Евърглейдс до Динър Кий: «Успяхте ли вече да получите координатите за FT-28?»

Динър Кий: «Не.»

Порт Евърглейдс: «Моля да вдигнете под тревога мрежата за засичане по крайбрежието и да ги накарате да се опитат да засекат изгубения полет. Моля да ни уведомяте, ако получите някакъв резултат.»

Динър Кий: «Добре.»

16 часа 51 мин. Форт Лодърдейл до Порт Евърглейдс: «Ако е възможно, съобщете на FT-28 да включи устройството си за автоматично насочване към базата.»(Направен опит да се предаде на FT-28 в 16 часа 52 мин., но без успех.)

16 часа 56 мин. Порт Евърглейдс до всички самолети в полет с FT-28: «Включете вашите устройства за автоматично насочване към базата.» (Няма отговор.)

Показания на капитан-лейтенант Пул: «Приближително към 17 часа чух двама стажанти, неидентифицирани по отношение на самолета или личността, да правят следните изявления: «Ако летим право на запад, ще стигнем у дома.» Другото предаване, което чух, беше: «По дяволите, ако летим право на запад, ще стигнем у дома.»

17 часа 07 мин. Тейлър до самолетите в полета: «Променете курса на 090 градуса (източно) за десет минути.»

/ 7 часа 09 мин. Неидентифициран: «Колко време летим вече? Да завъртим с два градуса и да летим на изток. Твърде далеч на север отиваме, по дяволите, вместо на изток. Ако има нещо, няма да го видим.»

17 часа 09 мин. От Форт Лодърдейл уведомяват Порт Евърглейдс

по телефона, че дежурният самолет в Лодърдейл е задържан на земята и няма да излети.

17 часа 11 мин. Неидентифициран: «Не си отишъл достатъчно на изток. Колко време летим на изток?»

17 часа 14 мин. «Ало (Порт Евърглейдс), тук FT-28, чу вате ли ме? Приемам.»

/ 7 часа 15 мин. Тейлър до Порт Евърглейдс: «Приемам ви много слабо. Сега летим по 270 градуса (на запад).»

Порт Евърглейдс: «Приех.»

17 часа 16 мин. Тейлър до Порт Евърглейдс: «Ще летим по 270 градуса, докато се натъкнем на брега или ни се свърши горивото.»

/ 7 часа 20 мин. Порт Евърглейдс до Тейлър: «Ако можете, променете на жълта вълна (3000кХц – честота за спешни случаи), моля, направете го и ни се обадете.» (Никакъв отговор след три опита.)

17 часа 20 мин. Дневник за произшествията: Връзката с FT-28 – чува се силно и заглъхва – Порт Евърглейдс не може да предаде нищо на FT-28 – Форт Лодърдейл чува самолетите да разговарят помежду си – явно, все още летят по 270 градуса.

17 часа 22 мин. Тейлър: «Когато първият самолет остане с десет галона²⁷ гориво, всички заедно ще кацнем върху водата. Всички разбраха ли?»

17 часа 24 мин. Тейлър до Порт Евърглейдс: «Чувам ви съвсем слабо. Какво е времето на Лодърдейл?»

Порт Евърглейдс: «Времето над Лодърдейл е ясно. Над Кий Уест има неограничен таван и видимост. Над Бахамските острови е облачно, доста нисък таван, лоша видимост.» (Няма отговор.)

17 часа 30 мин. Тейлър до самолетите от полета: «Това вляво кораб ли е?» (Отговорът не може да се разбере.)

17 часа 33 мин. Тейлър до Порт Евърглейдс: «Чувате ли ме?»

Порт Евърглейдс: «Чуваме ви със сила три, добра модулация.» (Няма отговор.)

17 часа 34 мин. Порт Евърглейдс до Тейлър: «Можете ли да промените на 3000 кХц?». (Няма отговор след три опита.) Показания на лейтенант Самюъл М. Хайнс, дежурен оператор в кулата на ВВБ във Форт Лодърдейл: «На 4805 кХц имаше много смущения от 16 часа 10 мин. до 17 часа 30 мин., по което време освен смущенията на приемането започна да пречи и музика от кубинските радиостанции. Загубените самолети

27. Един американски галон е равен на 3,78 литра. Б.пр.

от 16 часа 10 мин. до 19 часа 04 мин. ту се чуваха ясно и силно, ту заглъхваха напълно. Приемателят в Порт Евърглейдс успяваше да приеме предавания, които радиостанцията на летището не чуваше, и обратно... Радиостанцията (във Форт Лодърдейл) не можа да получи потвърждение за нито едно от съобщенията, предадени на самолетите.»

17 часа 50 мин. Тейлър до Порт Евърглейдс: «Чувам ви много слабо. Предаването ми отслабва.»

17 часа 52 мин. Форт Лодърдейл до Порт Евърглейдс по телефона: «В 17 часа 51 мин. всички станции по брега бяха предупредени да търсят FT-28 и полета му.»

17 часа 52 мин. Майами до всички въздушно-морски спасителни станции по телекса: «Всички станции на юг от Банана Ривър да се осветят до най-голямата възможна степен.» 17 часа 54 мин. Порт Евърглейдс: «Получихте ли последното ми съобщение? Преминете на 3000 кХц.»

17 часа 55 мин. Тейлър: «Не мога да променя честотата. Трябва да запазя самолетите си невредими.» Вече се било стъмнило напълно.

17 часа 59 мин. Неустановен източник: «Не мога да премина на 3000 кХц, ще остана на 4805 кХц.»

Факт 28: «Приблизително в 18 часа на 5 декември 1945 г.

бе получено високочестотно радиозасичане на FT-28, като в 17 часа 50 мин. FT-28 се намираще в радиус от 100 мили на 29°15' северна ширина и 79°00' западна дължина.»

Местоположението на «Полет 19» било установено! Били са над Атлантическия океан, някъде северно от Бахамските острови и на изток от Ню Смирна, щата Флорида. По това време координатите били само установени; не ги съобщили нито по телекса на другите станции, нито по радиото на самолетите. Засичането било приблизително, но ако Тейлър бил уведомен за координатите, той би се насочил на запад и «Полет 19» щял да достигне брега.

18 часа 02 мин. Неустановен източник: «Ще се наложи да кацнем може би след минути.»

18 часа 03 мин. Тейлър до Пауърс: «Чувате ли ме?»

18 часа 04 мин. Тейлър: «Чувате ли ме?»

18 часа 05 мин. Тейлър до Пауърс: «Тук е Тейлър... Ние сме над... Не мислите ли...»

18 часа 06 мин. Неустановен източник: «Би трябвало да видим светлина.»

18 часа 07 мин. Порт Евърглейдс до Тейлър: «Чувате ли ме?»

18 часа 09 мин. Порт Евърглейдс: «Чувате ли ме?» (Продължително броене: едно, две, три, четири, пет, шест, седем, осем, девет, десет.)

Мнение 36: «Курсовете, по които са летели самолетите от «Полет 19» след 18 часа 07 мин., са неопределени.»

18 часа 10 мин. Установените координати от радиозасичането в 17 часа 50 мин. се съобщават по телефона на кулата във Форт Лодърдейл.

Координатите от засичането все още не са предадени нито по телекса, нито по радиото.

Мнение 21: «През критичния период на вечерта телексите на въздушно-морската спасителна служба бяха извън строя на юг от Банана Ривър.»

18 часа 15 мин. Неустановен източник: «Отрицателно... по какъв курс сме... Ние сме над залива²⁸. Не отидохме достатъчно на изток... От колко време летим по този курс?... Предлагам да летим право на изток, докато ни се свърши горивото, по-близо до брега има по-голяма вероятност да ни намерят...»

Мнение 17: «Водачът на «Полет 19» в самолет FT-28 не бил сигурен в каква посока се намира полуостров Флорида и тази несигурност повлияла на по-късните му решения.»

18 часа 17мин. Тейлър до Пауърс: «Какъв е вашият курс?» (Няма отговор).

18 часа 21 мин. Майами до Банана Ривър по телекса: «Нашето устройство за откриване на координати дава за полета 29° северна ширина и 79° западна дължина, което е на север от предполагаемото им местоположение. Бихте ли предупредили летищата на север от вас до Джаксънвил.» (Няма потвърждение, че това съобщение е получено.)

Показания на капитан трети ранг Клод С. Нюман, дежурен офицер в Порт Евърглейдс:

Въпрос: «Беше ли Порт Евърглейдс във връзка с някои от загубените самолети, когато научихте координатите от засичането в 18 часа 21 мин.?»

Нюман: «Не, сър. Ние нямахме двустранна връзка вече от около един час.»

Въпрос: «След като нямахте двустранна връзка, беше ли направен някакъв опит да се предадат на изпадналите в беда самолети получените чрез високочестотно засичане координати по така нареченото «сляпо предаване?»»

28. Мексиканският залив. Б.ред.

Нюман: «Не, сър.»

Показания на капитан трети ранг Ричърд Бакстър, Брегова охрана на САЩ, седми военноморски окръг, Майами:

Въпрос: «Кои от тези (въздушно-морски спасителни) станции бяха на разположение и бяха подходящи да предадат получените координати на самолетите?»

Бакстър: «По мое мнение по това време на деня никой от станциите не работеше задоволително на 4805 кХц.»

18 часа 24 мин. Порт Евърглейдс до Банана Ривър по телефона: «Нека всички станции... се опитат да се свържат с FT-28 на 4805 кХц и да му предадат да следва курс 270 градуса. Това е сериозно, защото самолетите са загубени от 16 часа 21 мин. и горивото им ще свърши до 19 часа 30 мин. Телексната система е извън строя на север от нас. Също така поставете в готовност «Дъмбо», (самолети за издирване) във вашия район.»

Факт 30: «Координатите от високочестотното засичане в 17 часа 50 мин. бяха предадени по... телексната мрежа... приблизително в 18 часа 36 мин.»

Мнение 22: «След получаване на координатите от засичането никой от действащите станции на въздушно-морската спасителна служба, които трябваше да подпомагат «Полет 19», не е успяла да установи успешно връзка с полета.»

Мнение 23: «Никой от заетите да помагат на «Полет 19» не е извършил «сляпо» предаване или радиопредаване на координатите от засичането в 17 часа 50 мин. до никой от самолетите на полета.»

18 часа 37 мин. Неустановен източник: «По какъв курс летим сега?»

18 часа 43 мин. FT-3 (Боси) до FT-28 (Тейлър): (Неразбираемо.)

18 часа 44 мин. На 4805 кХц – неразбираем поради смущения разговор. Може да се чуе FT-3 (Боси) да предава позивните си.

18 часа 44 мин. Порт Евърглейдс до Боси: «Добре, предавайте, моля.»

18 часа 48 мин. Порт Евърглейдс до Боси: «Чуваме ви много слабо. Предавайте, моля.»

18 часа 50 мин. FT-3, тук е Порт Евърглейдс, приемам.»

19 часа 04 мин. FT-3 (Боси) вика FT-28 (Тейлър). (Няма отговор.)

Дневник на произшествията: Последното предаване от полета FT-3 вика FT-28. Няма отговор.

19 часа 46 мин. «FT-28, FT-28, тук е NSO, NSO, NSO. Как ме

чувате, приемам.» (NSO е радиостанцията в Майами.)

19 часа 49 мин. FT-28, FT-28, тук е NSO, NSO, NSO. Как ме чувате, приемам.“

19 часа 54 мин. „FT-28, FT-28, тук е NSO, NSO, NSO. Как ме чувате, приемам.“

19 часа 59 мин. „FT-28, FT-28, тук е NSO, NSO, NSO. Как ме чувате, приемам.“

Мнение 39: „Запасът от гориво на самолетите от «Полет 19» би трябвало да им позволи да се задържат във въздуха до около 20 часа.“

20 часа 13 мин. Спасителният кораб на въздушно-морска-та спасителна служба във Форт Лодърдейл в патрул край Би-мини до Порт Евърглейдс: „Продължаваме опитите да се свържем с FT-28 на 4805 кХц. Отрицателен резултат.“

20 часа 13 мин. Порт Евърглейдс: „Можете да прекратите за тази нощ.“

20 часа 37 мин. Съобщение на Бреговата охрана: „Всички кораби в района на източното крайбрежие на Флорида, източно до 74° да търсят с повишено внимание пет самолета, за които се смята, че са паднали в морето.“

21 часа 52 мин. „FT-28, FT-28, тук е... как ме чувате, приемам.“ (Силни смущения.)

21 часа 56 мин. „FT-28, FT-28, тук е... как ме чувате, приемам.“ (Силни смущения.)

Изчезването на търсецкия самолет

Показания на лейтенант Чарлз У. Джонсън, дежурен офицер във ВВБ в Банана Ривър: „Като дежурен оперативен офицер изпратих самолетите учебен № 32 и учебен № 49 за определената операция по издирване... Дадох следните указания на лейтенант Бамърлин (пилот на самолет №32) и лейтенант Джефри (самолет №49). Бамърлин трябваше да излети и да се насочи към 39° северна ширина, 79° западна дължина (засичането на «Полет 19» в 17 часа 50 мин.) и след това да проведе издирване в разширяващ се квадрат. Джефри трябваше да излети и да се придържа към брега до 29° северна ширина, а след това да се отправи на изток до 79° западна дължина, където да се свърже с лейтенант Бамърлин и след това и той да проведе издирване в разширяващ се квадрат... Те трябваше да изпращат съобщения всеки час (и) също трябваше да

следят 4805 кХц, честотата на торпедните бомбардировачи.“

Показания на радиста втори клас Бърнън Д. Клеъри, Комуникационен отдел на ВВБ в Банана Ривър: „Точно преди 19 часа 30 мин. учебен самолет №49 съобщи за излитането си... Учебен самолет № 49 трябваше да направи първото съобщение за местоположението си в 20 часа 30 мин. Когато не се обади в базата до 20 часа 35 мин., операторът се опита да се свърже с него. Операторът продължи да го вика непрекъснато в продължение на един час и не успя да получи отговор.“

Показания на капитан трети ранг Уйлям Дж. Лорънс, командувач Бреговата охрана във ВВБ в Банана Ривър: „В 21 часа 12 мин. получих съобщение от Центъра за съвместни операции в Майами, че от американския кораб «Гейнс Милс» в 19 часа 50 мин.... са наблюдавали експлозия в район с координати 28°59' северна ширина, 80°25' западна дължина... Съобщава се, че експлозията била значителна и че избухналите пламъци продължили няколко минути. Бе предположено, че е възможно това да е бил учебният самолет № 49, с който се опитвахме да установим връзка на 3000 кХц, но не успяхме. Бе съобщено, че експлозията е наблюдавана в 19 часа 50 мин., точно 23 минути, след като самолет № 49 е излетял. Координатите на експлозията отстоят на 45 морски мили от района на хидросамолетите в Банана Ривър.

... Капитанът на «Гейнс Милс» заяви, че един самолет, изглежда, се е запалил във въздуха, паднал във водата и експлодирал, а членове на екипажа са видели маслено петно и останки. Офицерът, командувач кораба от Ню Смирна, съобщи по-късно, че не видял никакви останки и че дори да бяха видели нещо, морето било прекалено бурно, за да го приберат.

...Никакви други останки не са били видени освен онези, за които бе съобщено от «Гейнс Милс» и които не са успели да приберат заради бурното море.“

Показания на лейтенант Джерълд Е. Бамърлин, пилот на учебен самолет № 32 от ВВБ в Банана Ривър: „След излитането ние (самолет №32) стигнахме дотам (засечката от 17 часа 50 мин.) и започнахме търсене по разширяващ се квадрат... Когато стигнахме в района... около 20 часа 15 мин., таванът беше между 250 и 370 метра, облачно, е превалявания, вятърът – с приблизителна скорост 25 до 30 възла (13 – 15 м/сек.), западен-югозападен, и въздухът – с много завихрянния. Морето беше извънредно бурно (и) долу се виждаха бели гребени...

Около 21 часа 45 мин. ни наредиха да се отправим към местоположение на около 25 мили от Ню Смирна, за да разследваме някаква

експлозия, за която съобщил един танкер. Поради силния насрещен вятър беше необходим един час, за да стигнем на местопроизшествието... Започнахме издирване по разширяващ се квадрат в мястото на съобщената експлозия, като проверихме известен брой появили се на радара цели и визуално наблюдавахме светлини, от които всички се оказаха фиктивни....

При пристигането атмосферните условия и състоянието на морето на 25 мили източно от Ню Смирна бяха: таван по преценка около 300–600 метра, вятър западен-югозападен със скорост около 25–30 възла, въздухът с много завихряния, но, доколкото си спомням, не валеше. Морето беше много бурно.“

Показания на капитан трети ранг Уйлям Т. Мърфи, Брегова охрана на САЩ, Майами: „Получихме съобщение от американски боен кораб «Соломънс»: «Нашият противовъздушен радар показва как един самолет след излитане от Банана Ривър снощи се присъедини към друг самолет (самолет №32), след това се раздели от него и докато летеше по курс 045 градуса точно по времето, когато от «Гейнс Милс» са видели пламъците, и точно на същото място, гореспоменатият самолет изчезна от радарния екран и не се появи повече.»“

Мнение 53: „Учебният самолет № 49 («Мартин Маринър») е експлодирал в морето по неизвестна причина или причини в местоположение с приблизителни координати 28°59' северна ширина. 80°25' западна дължина.“

Много фактори допринесли за гибелта на „Полет 19“, най-важният от които е повредата в компасите на лейтенант Тейлър. В доклада се отбелязва, че в никой самолет не е имало часовник, но не е известно дали някой от летците не е носел със себе си ръчен часовник. Поради честите запитвания на Тейлър за часа, изглежда, че той не е имал часовник, а няма по-добър начин да се загуби всякаква ориентация от този, да лежиш неизвестно колко време в неизвестна посока.

Тейлър бил прехвърлен във Форт Лодърдейл скоро преди полета и непознаването на Бахамските острови би могло да обясни неправилното му предположение, че се намира над островите Флорида Кийс. Тейлър не могъл да реши дали е над Атлантическия океан и източно от Флорида, или над Мексиканския залив и западно от полуострова. В резултат на това той променя няколко пъти курса, води хората си назад-напред и постепенно се придвижва на север от Бахамските острови.

Вторият значителен фактор, който проваля спасяването на полета, е отказът на Тейлър да пренастрои радиостанцията си на аварийния

канал. А така той би могъл да поддържа радиовръзка със земните станции. Явно, опасявал се е, че ако самолетите се опитат да променят канала, но не успеят да се открият на новата честота, няма да имат връзка и не ще могат да „се намерят“ отново по радиото.

Преминаването на 3 000 кХц би дало канал, свободен от намесата на други самолети и смущенията от кубинските радиопредаватели. Би позволило също по-близки до полета станции да се свържат със самолетите, тъй като всички радиостанции били оборудвани за работа на аварийния канал, но много малко от тях са могли да предават или приемат на учебната честота. Използването на аварийния канал би позволило също на засичащите станции да установят координатите на самолетите значително по-рано.

Третият фактор за изчезването били атмосферните условия. Въпреки че били „добри“, когато самолетите излетели, те бързо се влошили. Издирващите самолети съобщили за силни завихрения и опасни условия за летене, а един от корабите в района съобщил за „силни ветрове и огромни вълни“. „Полет 19“ не бил осъществяван от група опитни ветерани, кръжащи над спокойно море в средата на слънчев следобед – той бил в ръцете на един заблуден инструктор и четирима стажант-пилоти, опитващи се да кацнат във водата в тъмна бурна нощ. Положението било безнадеждно.

Необяснимите изказвания, приписвани на пилотите от Легендата, не се появяват в доклада на Военноморските сили, нито се намеква дори в него, че операторите в контролните кули са били необичайно озадачени или разтревожени.

Дилемата не е била в това, че пилотите не могли да съобщят в какво направление летят, а по-скоро, че не могли да решат коя е правилната посока, по която трябва да се насочат. Те не били сигурни от коя страна на полуостров Флорида се намират и непрекъснато сменяли курса, обикновено отправяйки се на изток или на запад. Веднъж те се насочили и на север, за да разберат, както казва Тейлър, със сигурност дали не са над Мексиканския залив.

Макар да разрешава на един самолет с изправен компас да води полета, по време на изпитанието Тейлър не изпада в паника, нито пък прехвърля командването на полета на някой от стажантите.

Често се говори, че е немислимо самолетите да изчезнат в толкова ограничен район. Според официалния доклад обаче те са летели загубени повече от четири часа, преди да им се свърши горивото. Те паднали в Атлантическия океан, някъде на изток от САЩ и на север от

Бахамските острови. Полетът им не бил ограничен от нищо.

Загубата на хидросамолета „Маргин Маринър“ се смята за загадъчна, защото се предполага, че е изчезнал няколко минути, след като за последен път бил чул „Полет 19“. Според Легендата последното обаждане от полета е в 16 часа 25 мин., а хидросамолетът „Маринър“ излетял и изчезнал малко след това при чисто, слънчево небе точно когато навлязъл в района, където изчезнали петте „Авенджър“. Според Легендата експлозията станала три часа, след като самолетът изчезнал; поради това експлозията и гибелта на самолета „Маринър“ не могат да са свързани помежду си.

В действителност хидросамолетът „Маринър“ излетял в 19 часа 27 мин., а експлозията станала в тъмна бурна нощ, точно там, където самолетът би трябвало да се намира след полет от 23 минути. Той бил единственият липсващ самолет освен петте бомбардировача „Авенджър“ и официални лица, които научили за експлозията в 21 часа 12 мин., веднага решили, че това е издирваният самолет, който не съобщил координатите си в 20 часа 30 мин. Самолетите „Маринър“ били наричани „Летящи газови резервоари“ поради често нахлуващите в тях изпарения и нелегално взета цигара от някой член на екипажа или искра от някакъв друг източник са могли да предизвикат експлозията.

В Легендата се създава впечатлението, че самолетът „Маринър“ е бил единственият спасителен самолет на път да помогне на загубилите се самолети. И сякаш „страшилището на Тригълника“ прогонва първия не-канен гост от владенията си. Според Легендата другите издирващи самолети излетели едва след като „Маринър“ изчезнал.

Но липсващият самолет не бил единственият издирващ самолет. Той дори не излетял пръв. Самолетът „Дъмбо“ от Динър Кий (Майами) бил във въздуха в 18 часа 20 мин., но антената му скоро се заледила и той не успял да установи връзка. Издирващи самолети излетели от Вироу Бийч в 18 часа 45 мин. и от Дейтоуна Бийч в 19 часа 30 мин. Други самолети излетели по-късно, а към мястото на произшествието били изпратени и няколко кораба.

Следствената комисия на Военноморските сили не заявява, че е озадачена, както се твърди в Легендата. Тя вписва 56 „факта“ и 56 „мнения“, които се основават на показанията, дадени в продължение на 40 дни. Сред тях са „мнение 37“, че „самолетите от «Полет 19» са извършили принудително кацане в морето при пълен мрак източно от полуостров Флорида някъде след 19 часа 04 мин.“, и „мнение 38“, че „морето... било бурно и неблагоприятно за кацане във водата.“

Част от Легендата е, че след завършване на търсенето Военноморските сили издали заповед до всички съдове, които минават през района, да следят за останки и оцелели хора и че „заповедта е в сила и до днес!“ Като че ли военноморските сили все още след всички изминали години, се надяват да се намери нещо. Случаят не е такъв. При прекратяване на всяко търсене стандартна процедура е да се включва изразът, че всички пътуващи през района трябва да проявяват повишено внимание. Това никога не се отменя, защото в същност е част от заповедта, с която се прекратява дадено търсене.

Скорошна добавка към Легендата е, че лейтенант Тейлър поискал да бъде сменен, преди да започне полетът, но молбата му била отхвърлена. Поради това, се казва в една от версиите, „се смята, че той може би е бил болен или вероятно²⁹ в нетрезво състояние“.³⁰

В доклада лейтенант Артър А. Къртис, офицер-инструктор във Форт Лодърдейл, Военноморската въздушна база, дава следните показания:

Въпрос: „Забелязахте ли нещо необичайно в поведението на пилотите от полета?“

Отговор: „Да, лейтенант Тейлър ме помоли да намеря друг инструктор на неговото място, като не изтъкна специална причина, освен че не му се лети.“

Въпрос: „По кое време лейтенант Тейлър отправи това искане?“

Отговор: „Доколкото си спомням, беше около 13 часа 15 мин.“

Въпрос: „Какво предприехте по повод молбата на лейтенант Тейлър?“

Отговор: „Казах, че не ще успее да му намеря заместник.“

Въпрос: „Знаете ли какво е правил лейтенант Тейлър от този момент до момента на излитането?“

Отговор: „Не зная, сър.“

Въпрос: „Забелязахте ли нещо необичайно в поведението на лейтенант Тейлър?“

Отговор: „Не, сър.“

Въпрос: „Беше ли нормален във всяко отношение?“

Отговор: „Да, сър.“

Никой от участващите в разследването не пожелал да продължи разпита на този свидетел.

29. Курсивът е мой. Б.а.

30. Робърт Маркс. Бермудският триъгълник – загадка или мит?, Аргози, февруари 1974 г., с. 55.

Молбата не се споменава повече в доклада и не е включена в поредицата от факти или мнения като свързана с инцидента. Невероятно е разследващите да не са се занимавали повече с този въпрос, ако съществува дори най-малката възможност лейтенант Тейлър да е бил физически или емоционално неустойчив. Обратното, на 14 октомври 1947 г. към доклада била прибавена една страница, в която Военноморските сили оневиняват напълно Тейлър за инцидента, като се изтъква, че вероятно е настъпило „някакво неочаквано и непредвидено развитие на атмосферните условия; лейтенант Тейлър навреме установил, че са изпаднали в критично състояние; той веднага поел ръководството, задържал всички самолети заедно и след това, изправен пред най-трудните летателни условия, храбро се опитал да върне самолетите в базата.“

Много фактори попречили „Полет 19“ да бъде спасен: повредата в компасите на лейтенант Тейлър; неизправността на радиоканала, който бил необходим на лейтенант Кокс, за да поддържа връзката с полета; отказът да се разреши на Кокс да използва готов самолет: лошото приемане по радиото; късното изпращане на спасителни самолети; приближаването на нощта и влошаването на атмосферните условия; неуспешните опити да се установят бързо координатите на полета чрез радиозасичане; неизпълненото задължение да се предадат координатите от засечката, след като били установени; неизправността на телексната система; обледяването на антената на самолета „Дъмбо“ от Динър Кий; военната дисциплина, която държала всички самолети заедно, макар някои от пилотите да знаели, че летят по погрешен курс; фактът, че „Полет 19“ бил последният полет за деня. Ако някои от тези фактори не бяха действували, полетът би могъл да завърши по друг начин. Един или повече от самолетите можеха да се завърнат и събитието бързо щеше да се забрави, вместо да стане известно като най-странният полет в историята на авиацията.

Най-трагичната част от произшествието е, че когато лейтенант Тейлър за първи път съобщава за затрудненията си, според дадени по-късно показания, той е бил над рифовете малко на север от Бахамските острови. „Полет 19“ бил почти точно по курса, когато пилотите решили, че са загубили!

Декември 1946 „Сити Бел“

Точно една година след изчезването на петте самолета „Авенджър“ и на спасителния хидросамолет в района на Бахамските острови става друг озадачаващ инцидент. Шхуната „Сити Бел“, която отплавала от Насо на път за остров Гранд Търк на 5 декември 1946 г., била намерена изоставена в морето.

Корабът бил напълно годен за плаване и всичко било в изправност, дори спасителните лодки висели на местата си. По необясними причини въобще не било предприето разследване и „Сити Бел“ бързо бил забравен. Ако случаят беше разследван, може би щеше да се установи, че е също така неясен като случаите с „Мери Селест“ и „Каръл А. Дийринг“.

„Насо Гардиън“, 5 декември 1946 г., с.2:

„Смята се, че силните ветрове, които духаха през тази седмица, са станали причина пътниците и екипажът на «Сити Бел» да напуснат шхуната, докато тя плавала от Насо за островите Търк. Тази сутрин бе съобщено на дежурния офицер в пристанището, че шхуната била видяна между Хог Кей, Игзюма и Санди Кей. Нямамо никакви следи от пътниците или екипажа. Не можахме да получим потвърждение на слуха, че са били взети на борда от американски спасителен кораб. Съобщава се, че товарът на шхуната е непокътнат.

Изглежда и няколко други малки кораба са изпаднали в затруднения през неотдавнашната буря, но все още липсват подробности.“

„Насо Гардиън“, 7 декември 1946 г., с.4:

„Днес началникът на пощата събщи, че седем души, оцелели в инцидента със «Сити Бел», който бе намерен изоставен между Хог Кей и Санди Кей, били намерени от американски спасителен кораб... Научаваме, че оцелелите били отведени в американската база в Игзюма. Надяваме се, че ще научим повече подробности в понеделник.“

„Насо Гардиън“ не публикува нищо повече по въпроса, така че не е известен разказът на оцелелите за злополуката. Въпреки това отразяването е достатъчно, за да покаже, че инцидентът така, както се разказва в Легендата, е неточен и подправено-сензационен.

Съобщенията във вестника противоречат също на често

изказваните забележки, че по време на произшествията в Бермудския триъгълник времето никога не е бивало лошо и че никога не е имало оцелели хора.

1947 „Сюпърфортрес“

През 1947 г. американски бомбардировач „Сюпърфортрес“ изчезва по странен начин на 100 мили от Бермудските острови. След като при продължително търсене не се откриват никакви следи, представители на Военновъздушните сили изказват предположението, че много силно течение от издигащ се въздух в близост до купестодъждовен облак може да е станало причина бомбардировачът да се разпадне.

Не успях да намеря никаква оригинална информация за това „изчезване“, но логично обяснение е включено в самата Легенда. Купестодъждовният или буреносният облак обхваща в себе си едновременно и въздушен поток нагоре и въздушен поток надолу, чиято скорост може да надхвърли 100 м/сек.

Самолет, преминаващ през или близо до такъв облак, би могъл да бъде подложен на бързо сменящи се течения нагоре и надолу или да попадне едновременно и на двете в двата си края по дължина или по ширина. Макар самолетите да се строят така, че да издържат на значителни завихряния, както всички други машини и те имат граници на издръжливост. Когато се прескочи тази граница, най-слабите места в структурата изневеряват.

Най-вероятните точки на повреда във всеки самолет са опасните плоскости и местата на свързване на крилата с корпуса. При достатъчно напрежение една от тези, секции може да се огъне или скъса и да предизвика неуправляемо въртене (свредел) и разбиване.

Пилотите се отнасят със страхопочитание към купестодъждовните облаци и обикновено прелитат през тях само по невнимание.

Януари 1948 „Стар Тайгър“

В ранните утринни часове на 30 януари 1948 г. самолетът „Стар Тайгър“, модел „Тюдър IV“, притежаван и експлоатиран от „Бритиш Саут Америкън Еървейс“, се свързва по радиото с контролната кула на Бермудските острови, за да съобщи координатите си; заявява, че всичко е наред и съобщава, че ще пристигне навреме. Това е последното съобщение, чуто от големия пътнически самолет. Търсенето започва, преди да съмне; десет кораба и над тридесет самолета методично обследват всички части на океана, до които самолетът би могъл да достигне.

Макар при изчезването и по време на първата част от търсенето атмосферните условия да били отлични, не били намерени никакви маслени петна, тела или останки. Към вечерта на втория ден атмосферните условия се влошили и самолетите били задържани на земята. Корабите продължили неуспешното търсене още няколко дена, преди да признаят неуспеха си.

Продължителното разследване, проведено от Министерството на гражданската авиация, стигнало до заключението, че „никога не е бил поставян на разследване по-озадачаващ проблем“ и че „съдбата на «Стар Тайгър» ще остане неразрешена загадка“. Съдът успял само да намекне, че „някаква външна причина вероятно е поразила хората и машината“.

Следващата информация за последния полет на „Стар Тайгър“ е сбито изложение на доклада за разследването, проведено от Министерството на гражданската авиация на Великобритания.³¹

Самолет тип „Тюдър IV“

Самолетът „Тюдър IV“ е изцяло метален едноплосък... задвижван от четири двигателя с водно охлаждане и възвратно-постъпателно движение...

Самолетът има на борда два еднакви безжични телеграфни предавателя с далечина на действие няколко хиляди мили и три безжични

31. Великобритания. Министерство на гражданската авиация. „Доклад за разследване на произшествието със самолета тип «Тюдър IV» «Стар Тайгър» G-AHNP на 30 януари 1948 г.“ Лондон, Издателство на негово величество, 1948 г.

телефонни предаватели-приематели с далечина на действие около 200 мили...

(Той) има на борда четири надуваеми гумени лодки, (които са) снабдени с подходящи хранителни дажби и екипировка за бедствено положение, както и радиопредавател...

Поддръжката на „Стар Тайгър“

(От) прегледа (на дневника по поддръжката) относно „Стар Тайгър“... бяха установени две неща... Някои дефекти се появяват повторно в дневника, което означава не само че не са били поправени по време на летене, но че и щателните проверки в базата по поддръжката не са успели да ги отстранят. Второ, самолетът често бил излитал с пътници на далечни полети с немаловажни непоправени дефекти.

Според записите в дневника може да се смята, че в летищата по маршрута са липсвали запасни части и че в някои случаи не било давано достатъчно време за пълно обслужване и изпитване...

Маршрутът

Полетът бил... от Лондон до Хавана. Първият етап по разписание бил от Лондон до Лисабон, където трябвало да се преспи. Вторият етап бил от Лисабон до Санта Мария (Азор-ските острови), където самолетът трябвало да зареди с гориво и да отлети... за Бермудските острови... Маршрутът е изцяло над океана; не се прелита над острови или суша...

При нормалните ветрове, които духат през зимата... самолетът, след като прелетял 1960 морски мили до Бермудските острови, не е имал достатъчно гориво, за да стигне до друго летище...

... По маршрута няма плаващи наблюдателни станции... Освен това през този район минават малко кораби, от които да могат да се получат данни. Затова за атмосферните условия по маршрута трябва да се съди от наблюденията, направени от сушата и островите на Америка, Европа и Африка и от малкото данни, съобщавани от някои самолети по този маршрут. Надеждността на прогнозите не е така голяма, както в район, за който има по-пълни данни...

Точността на прогнозите, особено за ветровете и облаците, е само ограничена... Доста често самолетите се сблъскват с насрещни ветрове, които са значително по-силни от прогнозираните, особено през зимните месеци.

Като се изключи несигурността по отношение на ветровете,

маршрутът не е труден за летене. Времето е топло и не предизвиква сериозни затруднения като например обледяване... Използват се методите на астрономическата навигация, основаващи се върху наблюдения на звездите със секстант...³² При добри условия е малко вероятно засичането по звездите... да даде грешка повече от 15 мили. Определянето на местоположението без астрономични наблюдения... е допълнително към звездната навигация.

Екипажът

...Не може и да става въпрос, че членовете на екипажа не образували способна и опитна група. Свидетелите, които са познавали капитан Макмилън, са единодушни в оценката си на високите му качества... Радистът Тък е характеризиран като много опитен и способен... Всички са имали опит в маршрута за Бермудските острови, но дотогава не били летели заедно като един екипаж.

Последният полет на „Стар Тайгър“

„Стар Тайгър“ отлита от лондонското летище за последния си полет на 27 януари 1948 г... Повреда в устройството за отопление на кабината и неизправност в един от компасите... били поправени по време на нощния престой в Лисабон...

На Азорските острови капитан Макмилън получава неблагоприятна сводка от Метеорологичното бюро... и решава да преспи там... Друг самолет на „Бритиш Саут Америкън Еървейс“ изчаква благоприятна възможност да отлети за Бермуда. Това е „Ланкастриън“ G-AGWL, командван от капитан Грифин... На следващата сутрин (двамата капитани) отишли заедно в Метеорологичното бюро... и накрая решили да полетят с един час интервал един след друг... Силата на насрещните ветрове била отслабнала и... те (летели) на височина 600 метра... като там духал не толкова силен насрещен вятър... (и снижили) самолетите под облаците... В полетния план на „Стар Тайгър“... времето на полета е 12 часа и 26 минути, а приблизителното време за кацане на Бермудските острови е 3 часа 56 мин. на следващия ден...

При полета от Лисабон отново се появила неизправност в същия

32. При това определяне се изчислява приблизителното местоположение въз основа на преценка за скоростта и посоката на вятъра и преценка за скоростта и курса на самолета. Ако някои от факторите се различава от преценката, измисленото местоположение може да бъде със значителна грешка. Б.а.

компас и (тя) била отстранена (на Азорските острови)...

Капитан Макмилън, изглежда, взел максимално количество гориво. (Той) наредил... „напълнете го до перките“ и ... допустимото общо тегло било (претоварено с 420 кг).

Претоварването било скоро намалено от консумацията на гориво и естествено не е свързано въобще с катастрофата. Но настояването на капитан Макмилън, да се напълнят догоре резервоарите, означава, че той напълно разбирал трудностите, които причиняват преобладаващите насрещни ветрове. Ветровете по този маршрут често създават такова насрещно течение, което може да не позволи на самолет „Тюдър IV“ с нормално пълни резервоари да достигне до Бермудските острови... а насрещните ветрове по маршрута от време на време наистина се оказват по-силни от прогнозираните... Преди това на два пъти при полети на запад „Стар Тайгър“ трябвало да се отклони към Гандър в Нюфъндлънд заради насрещните ветрове, а ... друг самолет „Тюдър IV“ срещнал толкова по-силни от прогнозираните насрещни ветрове, че пристигнал, когато стрелката на горивопоказателя показвала „нула“ и командирът му предупредил спасителните служби, че се готви да „захвърли“ самолета... Този инцидент получил широка гласност и вероятно е изтъкнал необходимостта за този отрязък от полета да се взима цялото възможно количество гориво. Самолетът „Ланкастриън“ излетял от Санта Мария в 14 часа 22 мин. на 29 януари, а „Стар Тайгър“ го последвал в 15 часа 34 мин. Първият самолет кацнал на летището Киндли Фийлд на Бермудските острови в 4 часа 11 мин. на следващия ден, като полетът му преминал нормално.

Никой не видял повече „Стар Тайгър“. Но по време на полета му често го чували... Условията за радиопредаване, изглежда, били добри... Предписаните на всеки час съобщения за местоположението били редовно предавани от „Стар Тайгър“; до последното в три часа... В тези съобщения има три неща, които предизвикват коментари.

Първото от тях се отнася до височината над морското равнище, на която самолетът е летял. Това е важен въпрос, тъй като, естествено, колкото по-малка е височината, толкова по-малко възможности за оцеляване остават при опасни положения, при които може да се наруши стабилността на самолета. Полетът бил заплануван да се проведе на височина 600 метра през цялото време... (Но) вписванията на данните не са изрядни (и) е невъзможно да се установи със сигурност на каква височина е летял самолетът, когато връзката с него била прекъсната.

Вторият въпрос се отнася до правилото, че радиостанцията, която

следи даден самолет, не трябва да оставя да изминат повече от тридесет минути без връзка с него... Въпреки това радиодневниците показват, че (по някое време Бермудски-те острови) не били влизали във връзка (в продължение на 55 минути), а друг път имало такъв интервал от 42 минути. Тези инциденти може да не са без значение, когато се вземе пред вид окончателната загуба на връзка.

Третият въпрос се отнася до информацията за атмосферните условия... Ветровете във всички зони освен последната са били по-силни от прогнозираните в Санта Мария... Приблизително определеното време за кацане (на самолета „Ланкастриън“) трябвало съответно да се преизчисли (и) се оказало един час (след) планираното... В 1 часа 26 мин. навигаторът на самолета „Ланкастриън“ получил засечка по звездите, която му показала, че се е отклонил значително от курса. Тогава той се намирал там (където) според прогнозата на Азорските острови вятърът бил „слаб и променлив“... В същност духал югозападен вятър със скорост около 48 възла (25 м/сек.) и... през изтеклия час самолетът бил отнесен приблизително на 68 мили на север от предполагаемия курс.

Във всичко това два факта правят впечатление: първо ... забавяните отговори... второ, ненадеждността на прогнозите за най-важната част от този маршрут.

С изключение на (това) няма нищо необикновено в съобщенията, предавани от и до „Стар Тайгър“... Той преизчислява времето за пристигането си от 3 часа 56 мин. на 5 часа... Съобщенията на всеки час за местоположението му...

показват нормален полет и макар да е ясно, че и той като другите самолети бил отклонен от курса поради промяна във вятъра, съобщението за местоположението му в 2 часа показва, че навигаторът му успял да направи засичане по звездите и положението му било известно – получено не само чрез изчисления... Така въз основа на известните факти може да се смята, че до 3 часа на 30 януари полетът на „Стар Тайгър“ бил нормален и без проблеми. Екипажът му получил и потвърдил прогнозите за времето от Бермудските острови... но не получил (освен ако е уловил предаването) измененията във ветровете, предадени по искане на другия самолет в 2 часа 42 мин.

След като в 3 часа 02 мин. предава съобщението за координатите си в 3 часа, „Стар Тайгър“ се обажда още два пъти. В 3 часа 04 мин. операторът му иска радиозасичане от станцията на Бермудските острови... искането се повтаря в 3 часа 15 мин. ... и операторът на станцията успява да направи първокласна засечка от 72 градуса. Той уведомява

съответно самолета и получава потвърждение. Това е последният сигнал, чут от „Стар Тайгър“... В близост до последното известно местоположение на „Стар Тайгър“ и във всички зони в които той е могъл да отлети след това, атмосферните условия са били стабилни; не е имало значителни атмосферни смущения, които биха могли да представляват опасност за самолети, и не е имало електрически бури.

Луната изгряла в 1 часа... Основата на облаците (била) малко над 600 метра. Облачността била разпокъсана, оценявана на шест десети, но по-гъста към Бермудските острови; капитанът на самолета „Ланкастриън“ виждал звезди през пролуки в облаците до около 90 мили от местоназначението. Той видял за първи път мощните светлини на Бермудските острови, когато се намирал на 25 мили от тях.

Операторът на станцията... направил признания за двата случая, когато връзката със самолета била загубена съответно за 55 и 42 минути... „По това време във въздуха имах друг трафик – може би това е причината.“ Тъй като дневникът му обаче показва, че по това време не е бил зает, той добавя: „Предполагам, че въздухът е бил пълен със сигнали от други станции“, какъвто действително може да е бил случаят... Но... при нито един от тези случаи операторът не е обявил извънредно положение, както се изисква, съгласно инструкциите, след загубата на връзката в продължение на 30 минути.

Мистър Ричърдс последен имал връзка със „Стар Тайгър“. Тогава самолетът съобщил координатите си в 3 часа 15 мин. В 3 часа 50 мин., след като изминали 35 минути без известие от самолета, той го потърсил отново. Не получил отговор... Попитал контролната кула (за следене на подстъпите към Бермудските острови) дали е влязла във връзка. Тя не била установила връзка. Потърсил „Стар Тайгър“ отново в 4 часа 05 мин. Пак нямало отговор. Вече изминали 50 минути от последната връзка. Той не може да си спомни дали уведомил компанията (Бритиш Саут Америкън Еървейс) за прекъснатата връзка, но казва, че вероятно го е направил. Върху лентата на телекса... няма записано никакво подобно съобщение. В 4 часа 40 мин. (0 часа 40 мин. местно време) повикал отново самолета, отново останал без отговор и тогава, 95 минути след загубата на връзка, вдигнал тревога...

Мистър Ричърдс бил запитан дали загубата на връзка със самолета в 4 часа 40 мин. не го е накарала да се разтревожи. Той отговорил: „Не, той трябваше да се появи едва в 5 часа.“ След като била обявена тревога, взели енергични мерки. В 4 часа 55 мин. била вдигната под тревога секцията за издирване и спасяване на Военновъздушните сили на САЩ

в Киндли Фийлд, а към 7 часа 16 мин. (3 часа 16 мин. местно време) самолет „Фортрес“, оборудван с радар, бил вече във въздуха. През деня още 25 други самолети взели участие в търсенето. Били прегледани всички райони на океана, където можело да се допусне, че „Стар Тайгър“ е паднал. Търсенето продължило до свечеряването на 3 февруари. Били извършени общо 104 полета и били прелетени 882 самолеточаса... Имало няколко случая на погрешна тревога както във връзка с разни радиосъобщения, така и заради предмети, открити във водата; всичките били обследвани, но без резултат. През голяма част от търсенето атмосферните условия били изключително лоши... След пет дни непрекъснати и интензивни усилия издирването трябвало да бъде изоставено... Никаква следа от изчезналия „Стар Тайгър“ не била намерена, нито пък били открити никакви останки или каквото и да е свързано със самолета.

Анализ на възможните причини за произшествието

Съществуват основания да се предполага, че самолетът не е предал сигнал за бедствие, тъй като голям брой приемателни станции са слушали на честотите на самолета и никоя от тях не съобщила, че е приела подобен сигнал. Така най-напред съществува възможността да се е повредила предавателната станция на самолета. След това може да се е случило произшествие... за което екипажът на самолета не е могъл да съобщи... Самолетът може да не е успял да намери Бермудските острови, преди да се изчерпи горивото му, тъй като му е липсвала навигационна информация, която зависи от радиовръзката... Другата алтернатива е произшествието да е станало с такава бързина, че да не са успели да изпратят съобщение за бедствие, или да са мислили, че не е необходим такъв призив, докато станало твърде късно.

Пълно излизане от строя на радиопредавателя, което да се дължи на нещо друго с изключение на повреда в захранването с прав ток, е твърде малко вероятно, тъй като оборудването е дублирано... Срещу нормалните повреди са взети подходящи мерки. Източникът на прав ток представлява два независими един от друг генератора, които зареждат един акумулатор... Само пълното излизане от строя и на двата генератора, и на акумулатора може да принуди радиопредавателя да замлъкне... Възможността да се случи подобно нещо е твърде малка...

Поради това пълното излизане от строя на радиооборудването е

немислимо... Ако радиостанцията се е повредила малко след 3 часа 15 мин., навигаторът би (трябвало) да намери Бермудските острови, който по това време са били на разстояние 340 морски мили и на два и половина часа полетно време, без помощта на радиокоординатите и без информацията за състоянието на вятъра, която би могла да се получи по радиото. Целта се е намирала сред малка група острови – мощни прожектори на брега, които се виждали... на около 30 мили във всяка посока. Самолетът имал на разположение 3 часа 20 мин., за да намери целта, преди да се свърши горивото му³³ ... Като продължавал (по координатите от 3 часа 15 мин. навигаторът), би установил курса, който при преобладаващите тогава ветрове щял да го изведе на около 30 мили от Бермудските острови до 5 часа 30 мин... При преобладаващите условия на видимост самолетът би могъл да открие острова за кратко време.

Възможността липсата на ток да е причина за неспазване на курса на самолета може да не се взима под внимание, защото дори магнитният жирокомпас да бил престанал да работи, на борда имало два обикновени компаса с висока точност...³⁴

Така изглежда, че ако навигаторът е бил принуден да работи само с данни, които са му били подръка, самолетът би трябвало по всяка вероятност да стигне до Бермудските острови...

Поради това няма основание да се предполага, че „Стар Тайгър“ е паднал в морето, защото е бил лишен от радиостанцията си, защото не е открил местоназначението си или защото е изчерпал горивото.

Причини, които могат да бъдат отстранени

Конструктивни дефекти. Съобразно възприетата стандартна практика няма основания да се предполага, че при конструирането на самолети „Тюдър IV“ и при производството

на конкретния самолет „Тюдър IV“ – „Стар Тайгър“ – са допуснати технически грешки или пропуски.

Метеорологични опасности. Също така няма никакво основание да се предполага, че загубата на „Стар Тайгър“ е била причинена от

33. Това е заблуждаващо. Тъй като бил отдалечен на два и половина часа, самолетът щял да има само един час и 15 минути за търсене в района. Б.а.

34. Твърде спорно заключение на съда. Тези компаси не винаги са много точни и дават няколко типа грешки. Особено трудно се използват при въздушни вълнения. Макар един от компасите да бил поправен в Лисабон, той отново се повредил при полета до Азорските острови и в доклада не се съобщава дали е бил поправен повторно. Б.а.

метеорологични опасности...

Грешки в измерване на височината. Твърде малка е вероятността самолетът да е влятял в морето поради грешка в обозначаването на височината...

Механична повреда в двигателите. Излизането от строя на един от двигателите поради механични причини е възможно, но самолетът би могъл да лети напълно безопасно с три двигателя, а при теглото му по това време – дори и с два...

Причини, които не могат да бъдат отстранени

Пожар... избухването на пожар... сега е твърде рядко. Взети са всички възможни предпазни мерки по отношение на конструкцията, да не се допусне пожар, а този тип самолет е и добре снабден с пожарогасителни устройства... Ако бе избухнал сериозен пожар... малко вероятно е да не е било предадено съобщение за бедствено положение... (освен ако) пожар е избухнал като отделно събитие след повреда на радиостанцията; това предполага съвпадение на две невероятни събития...

Загуба на управление... Когато се лети на такава малка височина, както в случая, наличното време за възстановяване на управлението след загубата му, не е много.

Загубата на мощност на двигателите... Остава възможността на двигателите да не е достигнало гориво. Не само че е невероятно, но (намаляването на горивото) сигурно е щяло да бъде забелязано (още в по-ранния стадий на полета).

Заклучение

В края на този доклад с основание може да се каже, че едва ли е бил подлаган на разследване по-озадачаващ проблем. При липсата на всякакви надеждни доказателства, било за характера или за причината на катастрофата със „Стар Тайгър“, съдът не можа да направи нищо друго, освен да предложи някои хипотези, никоя от които не достига дори нивото на вероятност. При всички действия на сътрудничество между човек и машина са включени два елемента с твърде различна същност. Неподдаващият се на предвиждания човешки елемент, който зависи от недобре известни фактори, и механичният елемент, подчиняващ се

на напълно различни закони. Повреда може да се получи във всеки от тях поотделно или в двата едновременно. Или някоя външна причина може да надвие и човека, и машината. Какво е било в този случай, никога няма да стане известно, а съдбата на „Стар Тайгър“ сигурно завинаги ще си остане неразрешен въпрос.

Изчезването на „Стар Тайгър“ осуетява всякакво обяснение, защото всяко от предложените решения изглежда твърде невероятно, за да се е случило в действителност. Това наистина е една съвременна загадка на въздухоплаването.

Макар причината за загубата на самолета да не е известна, неуспехът да се намери някаква следа от него не може да се смята за необясним. През по-късните етапи на полета атмосферните условия се влошават, вятърът се засилва, запасите от гориво намаляват, а морето става по-бурно. Възможностите за успешно приводняване при бурно море в тъмнина не са добри и на мястото на удара по-рядко остават останки, отколкото би могло да се предполага, особено при лошо време. „Стар Тайгър“ може да е паднал във водата цели пет часа, преди снабденият с радар самолет „Фортрес“ да е пристигнал в района, и осем часа преди другите спасителни самолети да са се присъединили към него на разсъмване.

Авторите, които обичат „Неидентифицираните летящи обекти“ (НЛО), правят голям капитал от израза в заключението на доклада на комисията „някоя външна причина може да надвие и човека, и машината“, явно мислейки, че съдът може би е взел пред вид възможността някой НЛО да е причината, но му е липсвала достатъчна смелост, за да изрази такова схващане. В контекста на доклада „външна причина“ може да бъде всичко друго освен човешкият или механичният елемент, като например атмосферните условия.

Трябва да се отбележи: макар съдът да прави заключението, че много от възможните причини за изчезването са крайно невероятни, той не заявява, че която и да е от тях е изключена. Ако е имало повреда в радиостанцията, колкото и невероятно да е подобно нещо, загубата на навигационното оборудване в комбинация със силните ветрове и малкия запас гориво би създадо критично положение, в което почти няма запас от време за изправяне на евентуална грешка. Независимо от всичко завинаги ще остане тайна случилото се със „Стар Тайгър“.

Март 1948 Ал Снидър

Ал Снидър, световноизвестен жокей, и двама негови приятели хвърлят котва с голямата си моторна яхта в плитчините край Санди Кий, недалеч от южния край на Флорида, и се отдалечават с гребна лодка да ловят риба наблизко за няколко часа. Те въобще не се върнали на яхтата.

Бреговата охрана започнала издирване с помощта на над хиляда души и стотици кораби и самолети. Гребната лодка била намерена няколко седмици по-късно близо до един малък остров, шестдесет мили на север, но била празна.

След като Бреговата охрана прекратила търсенето, съпругата на Снидър и негови приятели събрали пари за продължаване на издирването и за откриването на хората или телата им били предложени награди на обща сума 15 000 долара. Въпреки материалния стимул никаква следа от тримата мъже не била намерена.

„Майами Хералд“, 7 март 1948 г., с.1, кол.4: От Артър Л. Химбърт. „Нов рекорд за скорост на вятъра през март бе установен тук в течение на двадесет и четири часовия период, завършил в неделя по обяд, съобщава Метеорологичното бюро в Майами. Старият рекорд бе бит в петък в 19 часа 23 мин., когато бе отбелязана скорост от 48 мили в час (25 м/сек.)...

Издадените по-късно в петък предупреждения за малките плавателни съдове на юг от Мелбърн и около островите Флорида Кийс, бяха продължени с още 24 часа...

По време на най-силните ветрове в петък през нощта бяха откъсвани клони от дърветата, имаше счупени прозорци... и един малък катер беше завлечен по вътрешния морски път.“ „Майами Хералд“, 7 март 1948 г., с.1, кол.6: „Дванадесетметров спасителен катер от Бреговата охрана се пребори в събота с «изключително бурното» море, за да спаси четирима кубинци от петдесет и два метровия баркас «Върджиниън», докато огромни вълни го разбивали в северния вълнолом... Вълните го подхвърляли като тапа...

... «Върджиниън» бил изхвърлен към брега от високите четири и половина метра вълни, причинени от североизточния вятър, който нахлу

в Майами в петък през нощта... Спасителният катер едва не се преобърнал, когато огромна вълна го ударила от страни... «Върджиниън» пренасял един кран, един булдозер, автомобил-линейка и друг товар...

Междувременно Бреговата охрана издирва със самолети и кораби петметровата лодка от яхтата «Ивлин К.», която не се завърнала на островите Флорида Кийс в петък през нощта. В лодката, имало трима души, но имената им не са известни.“

„Майами Хералд“, 8 март 1948 г., сВ1:

От Джон Уомпъл. „Самолети и кораби на Военноморските сили, Бреговата охрана и частни съдове в неделя издирваха тримата риболовци, единият от които е известният в цялата страна жокей Ал Снийдър³⁵ от Майами Спрингс – те са изчезнали преди два дни във Флоридския залив. В събота и неделя около 30 самолета претърсваха огромното пространство вода и острови на юг от края на полуостров Флорида, на запад чак до Драй Тортугас. В петък бе съобщено, че хората са изчезнали в малка лодка, докато вятър със скорост 50 мили в час (26 м/сек.) вдигаше вълни в залива... Те тръгнали в петък в 17 часа от яхтата «Ивлин К.», която стояла на котва недалеч от Крейг, град, разположен в близост до трансатлантическите маршрути. Оттогава никой не ги е виждал...“

Търсачите, подтиквани от наградата от 15 000 долара, продължили издирванията още няколко седмици въпреки бурното море и силните ветрове. Надеждите се съживили, когато дървената лодка била открита близо до Евърглейдс Сити на 60 мили северно от Санди Кий, в район на мангрови дървета и блата, известен под името „Десет хиляди острова“.

Лодката била намерена в нормално положение. По дъното ѝ имало пукнатини, двигателят бил изхвърлен през борда и имало следи, че някой се е опитвал да се завърже с въже. Бреговата охрана и Военноморските сили, които преди няколко дни прекратили търсенето, отново се включили в него заедно със стотици доброволци – моряци, пилоти и търсачи по сушата с кучета.

Много възможни дири били открити, но всичките се оказали неверни. Намерили три отпечатъка от стъпала, но не установило, че са на едно малко момиче, което живеело наблизо. За съобщение, написано на пясъка, се сметнало, че не е писано от изчезналите, а се оказало, че и стрелките, сочещи в противоположни посоки, били направени от местни рибари. Разследването на следата „кръжащи лешояди“ довело до

35. Някои предишни автори погрешно изписват името му Снайдър (Snyder) вместо Snider. Б.а.

откриването на два мъртви пеликана.

Не било намерено нищо, което да сочи, че някой от изчезналите мъже е стигнал до брега.

Легендата пропускала спомене една „дреболия“ относно изчезването на Ал Снийдър – бурята, връхлетяла върху малката лодка, докато тримата мъже ловели риба в тъмнината.

Декември 1948 „ДС-3“

Едно от най-тайнствените изчезвания в Бермудския триъгълник става в мрака на ранната утрин на 28 декември 1948 г. Пътнически самолет „ДС-3“ по чартърен полет от Сан Хуан (Пуерто Рико) до Майами изчезнал при видима връзка с местоназначението си. Времето било превъзходно, пилотите били опитни и нямало никакви признаци за технически проблеми. Капитан Робърт Линкуист, вторият пилот Ърнест Хил и стюардесата Мери Бъркс връщали двадесет и седем пътника, включително две бебета, у дома им след кратка коледна ваканция. Пътниците били още в празнично настроение и пеели коледни песни, а попътен вятър откъм опаишката „побутвал“ самолета. В 4 часа 13 мин., когато на хоризонта се появил отблясък от светлините на града, Линкуист се свързал с контролната кула в Майами, заявил, че приближава летището; намирал се на 50 мили южно от него, всичко било в изправност, очаквал указания за кацане.

Тогава определеното им от съдбата, каквото и да било то, станало изневиделица и окончателно, толкова бързо, че нямало време дори да подадат сигнал за бедствие. От кулата съобщили по радиото указанията за приземяване, но Линкуист не потвърдил, че ги е получил. По време на захождането към летището почти над сушата самолетът просто изчезнал.

Само след няколко часа започнало масово търсене. Атмосферните условия били идеални. Морето било чисто, спокойно и толкова плитко в по-голямата част от района, откъдето било получено последното съобщение на самолета, че по дъното можели да се видят по-големи предмети. Стоотици кораби и самолети претърсвали океана от Сан Хуан до Флорида, обхванали Карибско море, Евърглейдс, Флоридския залив, Мексиканския залив, островите Флорида Кийс, Куба, Испаньола³⁶ и Бахамските острови. Не била намерена ни най-малка следа, нито дори спасителна жилетка, някаква останка, маслено петно или струпване на акули и баракуди, които винаги се появяват на мястото на произшествието. До днес не е намерено нищо, което да хвърля някаква светлина върху загадката.

36. Остаряло име на остров Хаити, дадено му от Колумб. Б.ред.

Управление на гражданската авиация. Доклад за разследване на произшествие. „Еърборн Транспърт, Инк.“ Майами, Флорида, 28 декември 1948 г.:

История на полета

В 22 часа 03 мин. на 27 декември 1948 г. NC-16002 отлита от летището Исла Гранде в Сан Хуан, Пуерто Рико, за Майами...

Единадесет минути след излитането на самолета повикват контролната кула на летището. Контролната кула не получила повикването, но то било чуто от Комуникационния център в Сан Хуан, на който от самолета съобщили, че се отправят към Майами, щата Флорида... Комуникационният център в Сан Хуан не успял да се свърже отново със самолета, макар да били направени много опити. В 23 часа 23 мин. Контролният център за отвъдморски чуждестранен въздушен трафик в Майами, щата Флорида, получил съобщение по радиото от NC-16002, в което се казвало, че самолетът лети на височина 2600 метра... и че според изчисленията ще бъде над Саут Кейкс в 0 часа 33 мин., а в Майами в 4 часа 05 мин. на 28 декември 1948 г.

Контролният център за отвъдморски въздушен трафик в Нови Орлеан в 4 часа 13 мин. прехваща съобщение за координатите на NC-16002, в което се казва, че самолетът е на 50 мили южно от Майами. Това е последният известен контакт със самолета. Комуникационните центрове в Сан Хуан, Майами и Нови Орлеан правят неуспешни опити да се свържат със самолета.

Управлението на гражданската авиация било уведомено... в 8 часа 30 мин., че NC-16002 се смята за закъснял... Когато окончателно се решило, че самолетът е изчезнал, била вдигната под тревога Бреговата охрана на САЩ и веднага започнало масово търсене...

Разследването

На 27 декември 1948 г. около 19 часа 40 мин. NC-16002 се приземил в Сан Хуан, Пуерто Рико, след затруднения с колесника.³⁷ Според твърденията капитан Линкуист разправял, че когато бил спуснат,

37. През този ден самолетът долетял от Майами в Сан Хуан със същия екипаж. Б.а.

предупредителните светлини на колесника показвали, че той не е блокиран. Сервизната служба на летището била помолена да прегледа акумулаторите на самолета. Установило се, че не са заредени и нивото на течността в тях е ниско. Когато му съобщили, че ще бъдат необходими няколко часа, за да се заредят акумулаторите до нормалния им работен капацитет, капитанът помолил техника да им сипе вода и да ги върне в самолета, без да ги зарежда. Съобщено било, че системата от предупредителни светлини на колесника не работи изправно, но тя не била поправена.

В 20 часа 30 мин. екипажът на NC-16002 попълнил плана за международен полет от Сан Хуан за Майами... и капитанът заявил, че самолетът е в изправност. Но един час по-късно... в самолета открили неизправност на акумулаторите и той (бил) забавен. Поради това забавяне планът на полета станал невалиден... Някъде към 21 часа 15 мин.³⁸ NC-16002 рулил до края на писта 27... и кулата не могла да се свърже с него по радиото. Началникът на Транспортната служба на Пуерто Рико... отишъл при самолета, където екипажът му съобщил, че приемателят на самолета работи редовно, но поради изтощените акумулатори предавателят не действа нормално. След като обсъдил въпроса с екипажа и след това с контролната кула по преносимата радиостанция в колата, началникът разрешил да се излети по временен план за полета. Било постигнато съгласие самолетът да остане в близост до Сан Хуан, докато генераторите заредят достатъчно, за да може да се предава. Ако това се постигне, ще бъде попълнен нов план за международен полет и самолетът ще се отправя за Майами. Самолетът излетял към 22 часа 03 мин.³⁹ и единадесет минути по-късно съобщил на Комуникационния център в Сан Хуан, че не може да се свърже с контролната кула и се отправя към Майами по редовен план за международен полет. Докато самолетът бил на път, уловили няколко съобщения от него, но по-нататъшните опити да се установи връзка, за да се уточни планът на полета и да се установят координатите му, се оказали неуспешни...

Капитан Линкуист бил летял по маршрута Сан Хуан – Майами като втори пилот на компанията „Еърборн Транспърт, Инк.“, но това бил първият му полет като капитан в тази компания. Независимо от това, той бил летял по маршрута и имал опит в района като военен.

38. В доклада се дава 22 часа 15 мин. – явна грешка, тъй като самолетът е излетял в 22 часа 03 мин. Б. а.

39. В доклада това време се дава като 23 часа 03 мин. – грешка, която е в противоречие с други данни в доклада. Б. а.

Анализ

Нямаше възможност да се изследват останките, защото самолетът все още не е намерен... По време на излитането от Сан Хуан предавателят на самолета не е работел поради изтощените акумулатори. Не се съобщава за неизправност в някоя част на самолета освен в електрическата система... Известно е, че предавателят на самолета работел в 4 часа 13 мин., когато Нови Орлеан чул съобщение за координатите, в което се казвало, че самолетът се намира на 50 мили южно от Майами. Възможно е обаче неизправност в електрическата система, която е преустановила действието на радиостанцията и автоматичния компас на самолета да се е появила след това предаване. Възможно е също пилотът да е събркал съобщените координати. Тъй като самолетът имал гориво за полет от седем часа и половина, а последното съобщение било чуто шест часа и десет минути след излитането, грешка по отношение на координатите би била фатална.

При прегледа на атмосферните условия... бе установена промяна в посоката на вятъра от северозападен към североизточен, когато самолетът е наближил Майами, без да има промяна в скоростта на вятъра спрямо обявената в прогнозата. Ако екипажът не е знаел за тази промяна, самолетът би могъл да се отклони вляво от курса на около 40–50 мили. Информацията била предадена по радиото от Майами в 0 часа 15 мин., но не се знае дали са я чули в самолета.

Вероятна причина

В този случай комисията не разполага с достатъчно информация, за да определи вероятната причина.

Екипажът

Пилотът Р. Е. Линкуист, на 28 години, притежавал удостоверение за летец с право на граждански полети и летене но уреди... Имал общо 3 265 полетни часа.

Вторият пилот Е. Е. Хил, на 22 години, притежавал удостоверение за летец с право на граждански полети и летене по уреди... Имал общо 197 полетни часа.

Самолетът

NC-16002 бил „Дъглас DC-3“. Бил произведен на 12 юни 1936 г. и имал общо 28 257 часа.

Макар Управлението на гражданската авиация да не разкрило загадката със самолета „DC-3“, в неговия доклад се съдържа важна информация. В Легендата се набляга върху мигновеността на катастрофата – внезапното прекратяване на връзката между контролната кула и самолета. Но в доклада се съобщава, че поради проблеми с акумулаторите преподавателят не работел добре на земята в Сан Хуан и през ранните етапи на полета. Изглежда, че този проблем продължил да съществува по време на целия полет, тъй като били направени няколко неуспешни опита за свързване със самолета по маршрута му.

За един час и половина – времето между последното обаждане на самолета и момента, в който се е свършило горивото – са могли да се появят различни проблеми. Може да са възникнали нови неизправности в електрическата система, а нощем самолет без светлини, уреди или навигационно оборудване е безпомощен. Линкуист може да е искал да уведоми някого за затрудненията, но да не е успял поради неизправния преподавател. Въпреки че атмосферните условия били добри, те може да са се превърнали в значим фактор за изчезването. Линкуист получил информация, че в ранния етап на полета ще има слаб вятър от югозапад, а по-късно от северозапад. Той би трябвало да лети с оглед на очаквания вятър, като се насочва малко вляво от определения курс. Когато самолетът наближил Майами, вятърът се изменил, задухал откъм североизток. Макар вятърът да не бил силен, според Управлението на гражданската авиация той би могъл да причини отклонение на самолета с 40 или 50 мили вляво от курса, ако пилотът не знае за промяната. Самолетът „DC-3“ може да се е отклонил толкова много на юг, че да е пропуснал южния край на Флорида и да е отлетял над Мексиканския залив.

Нито в доклада на Управлението на гражданската авиация, нито в „Майами Хералд“, нито в „Ню Йорк Таймс“ се твърди, че Линкуист бил съобщил, че вижда светлините на Майами. По-предишни автори приемат, че е така. Те приемат, че Линкуист се намирал на 50 мили на юг, защото той го твърдял, а след това стигат до заключението, че след като е бил толкова наблизо, той виждал града.

Въпреки Легендата самолетът „DC-3“ никога не е установявал връзка с контролната кула в Майами. Според броя на „Майами Хералд“

от 29 декември станцията в Нови Орлеан уведомила управлението на Бреговата охрана в Майами... „Съобщението от самолета «DC-3» не било чуто тук.“

Съобщението за местоположението никога не е точно. То е само приблизително изчисление. Определянето на координатите в морето през четиридесетте години, времето на нискочестотните радиообхвати, беше трудно нещо. Дори днес, при наличието на съвременно оборудване, хората от Бреговата охрана приемат, че всяко съобщение за местоположение съдържа в себе си някаква грешка. Преди да се заизползват ненасочени радиофарове и устройства за измерване на разстоянията, нямаше прецизни методи за установяване на точното местоположение, било като разстояние, било като посока. Местоположенията бяха приблизителни изчисления, които зависеха от показанията на уредите за скоростта и височината на полета, атмосферното налягане, температурата на външния въздух, от преценката за скоростта и посоката на вятъра, теглото на самолета и момента от полета. Тези изчисления се подпомагаха от звездната навигация, ако условията позволяваха, но и този процес беше само приблизителен. Когато Линкуист казал, че се намира на 50 мили, това е било само приблизителна преценка. Той лесно може да е бил отдалечен на 100 мили. Към края на продължителни полети пилотите често съобщават, че се намират по-близо, отколкото са в действителност.

Също така, когато някой пилот каже, че се намира на юг от определена точка, той съобщава само приблизителната си преценка. Линкуист може да се е намирал някъде в южна посока по това време, но не непременно право на юг.

Ако самолетът „DC-3“ бе летял по пряк курс от Сан Хуан, той щеше да се приближи към Майами по пътя, обозначен с прекъснатата линия на картата. Съобщението, че се намира на 50 мили, би трябвало да се направи от точка В (на картата), която се намира на югоизток от Майами. Ако е бил, както заявил, на 50 мили на юг (точка А), той ще да се е отклонил значително от курса. Като се съберат всички тези приблизителни стойности и възможностите за грешки, когато паднал, самолетът „DC-3“ вероятно се е намирал някъде в границите на очертаната полукръгла зона. Възможно е дори да е бил толкова далеч от Майами, че да се е намирал извън този район.

„DC-3“ приближава Майами: А – на 50 мили южно от Майами; В – на 50 мили от Майами по курса. На картата добре се виждат плитчините

Според Легендата е странно, че търсещите кораби и самолети не могли да открият падналия самолет във водите на юг от Майами, където дълбочината е само шест метра, и макар да е невъзможно да се пропусне толкова голям обект като цял самолет, никой не съобщил, че е намерил в района стар самолет „DC-3“.

Морските карти показват, че голяма част от водите на юг от Майами са плитки (сивите зони на картата). Край брега на Флорида има плитък район с широчина 10–15 мили, а друга такава зона се намира на изток от Бахамските плитчини. Но между тях океанът се спуска стръмно на дълбочина до 1500 метра във Флоридския проток, през който протича бурният Гълфстрийм. Само твърде малка част от целия район е плитка; останалото е извън границите на видимостта и възможностите за достигане. Самолетът „DC-3“ може да е потънал и да е бил носен от Гълфстрийм на север, докато търсенето започнало много мили по на юг.

Трябва да се вземе пред вид и състоянието на пилотите. По време на последното им съобщение те били работили вече около 20 часа, повечето от тях – прекарани във въздуха. Денят бил твърде продължителен и вероятно умората се отразявала върху преценките и изчисленията им.

Самолетът би трябвало да кацне най-късно до 5 часа 45 мин., тъй като до това време би останал без гориво. Може да е паднал и в 4 часа 15 мин. Във всеки случай Линкуист е трябвало да каца в морето по тъмно и твърде вероятно е да е разбил самолета. Дори да са останали някакви следи, нямало никаква вероятност да бъдат намерени поради скоростта и бурността на Гълфстрийм. Понеже първият издирващ самолет не можел да достигне до района преди 9 или 10 часа, течението разполагало минимум с три часа, а максимум с шест, през които да разпръсне всякакви следи от масло или останки.

Точната причина за изчезването на самолета никога няма да се узнае, но има няколко значими фактора в случая, които не се споменават в Легендата.

Януари 1949 „Стар Ариел“

На 17 януари 1949 г. „Стар Ариел“, пътнически самолет на „Бритиш Саут Америкън Еървейс“, изчезнал при условия, подобни на онези, при които точно преди една година изчезнал неговият близък „Стар Тайгър“. Четириmotorният самолет излята в красивото утринно небе от Киндли Фийлд, Бермудските острови, с екипаж от седем души и тринадесет пътника на път за Ямайка. Един час по-късно капитан Макфий предал по радиото на Бермудските острови обичайното съобщение: „Намираме се на полетна височина, атмосферните условия са добри. Очакваното време за пристигане в Кингстън е съобразно разписанието.“ Повече нито чули, нито видели „Стар Ариел“.

По време на последното съобщение по радиото за самолета се знаело, че лети по курса, а навигационното му оборудване подсигурявало той да остане в определения маршрут или много близо до него. Ако бе получил някаква структурна повреда и се бе разбил, останките от него щяха да са пръснати в голям район. Ако беше кацнал в морето, за което се знаело, че било много спокойно, все някой щял да оцелее. Ако не друго, поне двата спасителни сала щяха да бъдат изхвърлени автоматично от помещението им в крилете и щяха да ги намерят. Но масовото издирване, проведено в превъзходни атмосферни условия, било напразно. Не намерили и най-малката следа от самолета или пътниците му.

Разследването, проведено от Министерството на гражданската авиация, не хвърлило никаква светлина върху причината за изчезване на самолета.

Според доклада на Министерството на гражданската авиация самолетът имал на борда гориво за десет часа при предвиждан полет от пет и половина часа⁴⁰. Той летял с попълнен вятър откъм опашката и носел сравнително лек товар. Атмосферните условия били превъзходни и самолетът летял над нивото на замръзване, което изключвало

40. Великобритания. Министерство на гражданската авиация. Произшествия г с граждански самолети. Доклад за гибелта на самолета „Тюдър IV“ „Стар Ариел“ G-AGRE, изчезнал при полет между Бермудските острови и Кингстън (Ямайка) на 17 януари 1949 г. /M.C.A.P.78/, Лондон, Печатница на негово величество, 1949 г.

обледяване.⁴¹

Екипажът притежавал добра квалификация. Капитан Макфий имал 4200 часа полетно време, включително 2000 часа като командир в компанията „Бритиш Саут Америкън Еърлейс“ и голям опит по маршрута, по който изчезнал. Другите членове на екипажа също имали достатъчно опит, а радиооператорът бил известен с изключителните си способности.

Четири двигателя „Ролс-Ройс“ в миналото винаги работели добре и нямало причина да се подозира, че не са изправни. Били използвани пропелери „Де Хавиланд“, а те никога не са показвали неизправности в цялата история на самолетите „Тюдър“. Самолетът притежавал пълно навигационно оборудване, включващо няколко приемателя и предавателя, радиозасечници, радиоконпас и радар.

Спасителните съоръжения включвали три надуваеми лодки, всяка побираща от 15 до 18 души и снабдена с всичко необходимо за бедствено положение, съоръжения за плаване, материали за първа помощ и радиопредавател. Радиопредавателите в лодките на самолета имали и автоматичен предавател на сигнали SOS с обхват около 75 мили. Специално устройство в носа на самолета се задействувало автоматично, ако самолетът се удари във водата, и предизвиквало изхвърлянето на лодките и надуването им. На борда имало спасителни жилетки за всички пътници и членове на екипажа и в допълнение към обичайните врати за изливане от кабината можели да се използват пет запасни изхода.

Според специалистите било почти невъзможно структурна повреда да е причина за гибелта, като се има пред вид предишното поведение на самолета, летял успешно над 350 часа без никакви проблеми, а метеоролозите били сигурни, че по маршрута не е могло да има бурни завихряния. Ако се е появил структурен проблем, налягането вътре в самолета на полетната височина от 5500 метра би се променило толкова малко, че не би могло да предизвика разрушаването му.

Макар да не може напълно да се пренебрегне възможността от саботаж, не били намерени никакви доказателства, че подобно действие е изиграло някаква роля в изчезването.

Според сводката от Метеорологичната служба на негово величество не е имало каквито и да е усложнения на атмосферните условия. Над облаците видимостта била неограничена и съвсем леко ограничена под

41. По самолета може да се натрупа лед (обледяване) само в близост до нивото на замръзване. Над тази височина водните частици са замръзнали и не полепват по самолета. Б.а.

тях.

Макар точната причина за изчезването на „Стар Ариел“ никога да не се узнае, в доклада има известна значима информация, която не се появява в Легендата.

В 9 часа 32 мин.⁴², петдесет и една минута след излитането, капитан Макфий повиква Бермудските острови:

„Излетях от Киндли Фийлд в 8 часа 41 мин. Очакваното време за пристигане в (Кингстън) е 14 часа 10 мин. Летя при добра видимост на 5500 метра. До 9 часа 32 мин. прелетях над 150 мили на юг от Киндли Фийлд. Курсът ми в 9 часа 37 мин. ще бъде 30 градуса север. Ще поеме ли контрола?“

Второто съобщение... самолетът („Стар Ариел“) изпраща в 9 часа 42 мин.... то гласи: „Бях над 30 градуса на север в 9 часа 37 мин. Проме-ням честотата на MRX (Кингстън)“. Отговорили му, че съобщението е прието. За капитана отговорът бил равностоен на разрешение да промени честотата и да се прехвърли на честотата на Кингстън.

В 13 часа 52 мин. (четири часа и десет минути след последното съобщение и осемнадесет минути преди приблизителното време за пристигане на „Стар Ариел“) от (Кингстън) било предадено запитване.... до Бермудските острови с искане за информация за G-AGRE, като се изтъквало, че след излитането му от Бермудските острови самолетът не бил установил връзка с Ямайка...

Така Кингстън отправил първото предупреждение в 13 часа 52 мин. и този сигнал бил получен от Бермудските острови в 14 часа 23 мин. и предаден на „Управлението на захождането за кацане“ в 14 часа 30 мин....

В 14 часа 45 мин. Насо съобщил... че G-AGRE не се е свързвал с Кингстън, вече е закъснял и поискал информация.

В 14 часа 54 мин. компанията „Бритиш Саут Америкън Еървейс“ изпратила съобщение от Бермудските острови по телекса, че никой не разполага с информация за G-AGRE и че всички заинтересувани били предупредени.

В 15 часа 05 мин. Оперативното управление на компанията в Бермудските острови (наредило) G-AHNJ (Тюдър IV), който кацнал в Насо в 13 часа 43 мин. на път от Кингстън за Бермудските острови, да започне издирване.

В 17 часа 08 мин. От Спасителната въздушно-морска служба било

42. Всички времена са превърнати в местно бермудско време. Б.а.

изпратено съобщение до Военновъздушната база на САЩ в Бермудските острови с планове за цялостна операция по издирване на самолета...

... Самолетът G-AHJ, който излетял (от Насо) в 16 часа 25 мин. за Бермудските острови, получил указание да търси по предполагаемия път на „Стар Ариел“. Маршрутът се разклонявал при 27° северна ширина, 69° западна дължина в 19 часа 05 мин. и G-AHJ се приземил на Бермудските острови в 21 часа 20 мин. ... В 16 часа 47 мин. един самолет излетял... от Бермудските острови до точка на 500 мили по маршрута и на връщане през цялото време летял в зигзаг на широчина от една миля, за да търси самолета. Същата вечер друг самолет прелетял по целия маршрут от Бермудските острови до Гуантанамо (Куба).

„Стар Ариел“, чут за последен път в 9 часа 42 мин., би могъл да падне веднага след това съобщение и най-вероятно вече е бил паднал към 11 часа, когато предали със закъснение следващото съобщение за координатите му. Макар в официалния доклад да не се споменава по кое време издирващите съдове са дошли на следващата утрин, вероятно е било твърде тъмно за оглед поне до към 7 часа, или приблизително двадесет часа след като „Стар Ариел“ е бил паднал. Дори самолетът да е останал във въздуха до късно следобед, без да изпрати съобщение за координатите си, той ще е паднал поне дванадесет часа, преди да може да бъде видян, ако било останало нещо за виждане.

Дежурен по операциите на компанията: „Включването на такъв пасаж (промяната на честотата към Кингстън) в последното съобщение за местоположението е необичайно. По това време самолетът е бил само на 150 мили от Бермудските острови по полета от 1100 мили до Кингстън, а опитът показва, че самолетите по този маршрут не се опитват да работят с (Кингстън), преди да се изравнят с Насо... Вижда ми се крайно необичайно, че G-AGRE е (предал), че се прехвърля към Кингстън, преди да установи задоволителна радиовръзка с (Кингстън)... Не мога да разбера също, защо станцията на Бермудските острови не е взела никакви мерки... по отношение на самолет, за който се знае, че последното му местоположение е отдалечено само на 150 мили от станцията, след като «Процедурната наредба» изисква полетът да се наблюдава, докато самолетът достигне приблизително средата на маршрута, и контролът да не се предава, докато не е установена задоволителна радиовръзка със станцията пред самолета...“

Местният представител на компанията (Кингстън): "Фактът, че самолетът не установил никаква връзка с (Кингстън) не било причина за загриженост, тъй като обичайната процедура за самолет в

местоположение 30° северна ширина е да... работи с Насо... приблизително до средата на полета от Бермудските острови до Кингстън, когато вече се свързва с (Кингстън).

Кингстън бил уведомен с телеграма, че „Стар Ариел“ ще установи връзка, но нямало загриженост поради липсата на повикване, защото се знаело, че този ден условията за радиопредавания били изключително лоши. В Кингстън предположили, че самолетът ще продължи да поддържа връзка с Бермудските острови, докато се приближи достатъчно. В Кингстън не знаели, че „Стар Ариел“ е прекъснал връзката с Бермудските острови, а в Бермудските острови не знаели, че не е установил връзка с Кингстън.

Възможността даден самолет да прекъсне връзката на една честота и да не установи връзка на нова честота, изглежда, не е предвидена в никоя от процедурите, установени до това време от най-висшите власти.

Това недоглеждане било причина за дълго забавяне, докато се разбере, че самолетът не е във връзка с никого и търсенето започнало едва когато било вече твърде късно да се стигне, преди да се стъмни, до предполагаемото място на кацане във водата или падане в морето. Ако имало установена процедура по прехвърляне на контрола, търсенето би могло да започне още рано следобед, а не на другия ден сутринта.

Мнение: „Поради липса на доказателства, тъй като не са били намерени никакви останки, причината за катастрофата е неизвестна.“

Макар самолетите „Тюдър IV“ да са летели успешно при други операции, след гибелта на „Стар Тайгър“ и „Стар Ариел“ те не били използвани за превоз на пътници.

Март 1950 „Глоубмастър“

През март 1950 г. един американски самолет „Глоубмастър“ изчезнал северно от Триъгълника при полет към Ирландия.

„Ню Йорк Таймс“, 24 март 1951 г., с.1: ЛОНДОН, 24 март (АП) – „Рано днес офицер от Военновъздушните сили на САЩ заяви в летище Шанън, че пилотът на един издирващ самолет съобщил за сигнални ракети и останки по атлантическия маршрут на огромния «С-124» от Военновъздушните сили на САЩ, с 53 души на борда, с когото връзката е загубена от 24 часа.

Огромната армада от търсещи самолети, която обследва район от 800 мили в океана, бе отправена набързо към мястото, където били видени сигналните ракети, на около 450 мили западно от Ирландия...

Гигантският транспортен самолет бил чут за последен път рано вчера по обичайния му полет от САЩ за Великобритания...

Пилотът на един самолет «Сюпърфорт В-29» предал обнадеждаващото съобщение, че видял сигнални ракети и останки... (Той) съобщил също, че видял нещо, което сметнал за спасителен съд.

Офицерът на Кралските военновъздушни сили казал, че вълните били големи и в района духали силни ветрове. По бреговете на Великобритания е обявено предупреждение за буря.

Майор Хорас А. Стивънсън, командващ въздушноспасителната мисия на САЩ в летище Шанън, събщи на репортерите... «Опасявам се, че ще трябва доста време – вероятно часове, – докато метеорологичните кораби стигнат до мястото»... и очакваше завръщането на самолета «В-29», «за да разбере от пилота дали действително е видял онова, което твърди, че е видял».

Той добави, че в тъмнината пилотът може да е сбъркал. Пилотът съобщил, че бил видял всичко в 12 часа 45 мин. лондонско време в събота... двадесет и четири часа след като за последен път е имал връзка с големия самолет.

«Още останки и сигнални ракети са били видени на 60 мили от мястото, където забелязали първите останки», събщи майор Стивънсън.

Майор Стивънсън каза, че вторите останки и сигнални ракети били на 60 мили по-близо до бреговете на Ирландия.

Транспортният самолет излетял, в четвъртък от военновъздушната база в Лаймстоун, щата Мейн, и заредил с гориво в Гандър, Нюфъндлънд.

На репортерите бе казано, че ако има спасени, те ще бъдат докарани в Шанън...

Обичайното съобщение по радиото от самолета в 1 часа в петък определило местоположението му на 800 мили югозападно от Ирландия и уведомило, че се очаква самолетът да кацне към 6 часа във военновъздушната база на САЩ в Милдънхол, Англия.“

„Ню Йорк Таймс“, 30 март 1951 г., с.3:

ЛОНДОН, 29 март /ЮП/ – "Днес представител на Военновъздушните сили съобщи, че самолетът „Глоубмастър“, който изчезна при полет над Атлантическия океан на Разпети петък, е бил разбит от страхотна експлозия, която сигурно е убила всичките 53 души на борда.

Той съобщи, че самолетоносачът „Коръл Сий“, един от шестдесетте кораба, и самолетът, които търсят изчезналия транспортен самолет, открили район в океана, осеян с дребни парчета останки в близост до мястото, където намерили една конзола на резервоар за гориво от самолета. Той каза, че властите все още не са установили дали самолетът избухнал във въздуха, или когато се е ударил във водата.

„При всяко подобно разследване възможността за саботаж трябва да се взема пред вид“, заяви представителят. „Но искам да изтъкна, че досега в случая със самолета «Глоубмастър» няма никакви улики, които да сочат, че е имало саботаж“.

Военновъздушните сили отменили издирването в края на осмия ден, когато станало ясно, че не може да има оцелели. Все повече доказателства сочат, че самолетът е избухнал на 600 мили югозападно от Ирландия. Индексът на „Ню Йорк Таймс“, най-добрият източник на информация за подобни произшествия, не включва никакъв подобен инцидент за 1950 г. Изчезването, описано тук, което станало през 1951 г., е твърде еднакво със споменатото в Легендата за Бермудския триъгълник, за да не е същото. Самолетът бил „Глоубмастър“, произшествието станало през март и главната квартира на спасителните операции била в Ирландия, макар самолетът да не летял за там, а за Великобритания.

Самолетът загинал много далеч от Бермудския триъгълник и изглежда, че причината била експлозия.

Юни 1950 „Сандра“

Сто и шестметровият товарен кораб „Сандра“, оборудван с радиостанция и натоварен с 300 тона инсектициди, отплавал от Савана, щата Джорджия, през юни 1950 г. на път за Пуерто Кабельо, Венецуела. По пътя си на юг сред гъстия трафик по крайбрежните мореплавателни маршрути той преминал покрай Джаксънвил и Сейнт Огъстин, а след това изчезнал безследно в спокойния тропически полумрак.

Търсенето от въздуха и морето се оказало безрезултатно. Не била открита никаква следа от плаващи останки по маршрута и никакви останки или тела не били изхвърлени на брега.

„Бюлетин на Лойд“, 24 април 1950 г.: Майами, 19 април – „Съобщава се, че петдесет и шест метровия «Сандра» от Коста Рика с единадесет души на борда вече закъснява с шест дни.“

„Бюлетин на Лойд“, 2 май 1950 г.: Майами, 27 април – „Започнало е търсенето на... моторния кораб «Сандра», отплавал от Савана на 5 април за Пуерто Кабельо с товар от 340 тона ДДТ в чували, за който оттогава не се знае нищо.“

„Бюлетин на Лойд“, 3 юни 1950 г.: Майами, 29 май – „Бреговата охрана на САЩ прекрати издирването на моторния кораб «Сандра» и той се смята за изчезнал.“

Макар Легендата и „Бюлетин на Лойд“ да не са еднородни по отношение на датата на отплаване и дължината на кораба, той явно е същият.

Развитието на историята за „Сандра“ в Легендата за Бермудския триъгълник е един от най-интересните примери за това, какво може да се случи, когато авторите заимствуват информация един от друг, а не от оригиналните източници.

Първото съобщение за „Сандра“ е част от по-обширна загадка в кратка вестникарска статия⁴³, публикувана през септември 1950 г., където „Сандра“ намира място наред с по-известните произшествия със самолетите „Авенджър“, „Стар Тайгър“, „ДС-3“ и „Стар Ариел“. Статията, която поставя началото на Легендата за Бермудския триъгълник

43. Е.В.У. Джонс, Асошиейтед прес, статия, публикувана на 16 септември 1950 г. Б.а.

(макар този район да получи името си едва след десетина години), погрешно съобщава, че „Сандра“ бил сто и шест метров товарен кораб и че търсенето му било прекратено на 16 юни. И всички по късни статии дават дължината на кораба като 106 метра (почти двойно повече от действителната) и твърдят, че изчезнал през юни, а не през април.

След това, през 1952 г., „Сандра“ се появява в статия на списание „Фейт“, в която авторът проявява доста творческо въображение. Той описва петната от ръжда по дългия 106 метра корпус и как корабът лениво се промъквал през гъстия трафик по мореплавателните пътища край Джаксънвил. Разказва как „намиганият фар в Сейнт Огъстин би трябвало⁴⁴ лесно да се вижда през мирния тропически полумрак, обвил ниския бряг на Флорида край десния фалшборд“. Разправя за моряците, току-що излезли от столовата, които се разхождали по палубата, разговаряли, обменяли мисли за изминалия ден. Мирна сцена.

Почти във всички версии на историята след статията във „Фейт“ се твърди, че корабът минал покрай Джаксънвил и бил видян за последен път недалеч от Сейнт Огъстин в спокойния тропичен полумрак.

Действителната дата на отплаване на кораба (5 април) дава важно указание:

„Майами Хералд“, 8 април 1950 г., с.1:

„Буря, породена в зоните с ниско атмосферно налягане, които причиниха валежи, придружени с гръмотевици и силни ветрове във Флорида през изминалите три дни, достигна силата на ураган и в петък налетя върху мореплавателните пътища в Атлантическия океан... (Ветровете) достигнаха скорост 73 мили в час (37,5 м/сек.) край Вирджиния Кейпс, само с две мили в час под скоростта на ураган...“

Ветровете на Флорида станаха причина да се загуби дългата дванадесет метра лодка за лов на скариди «Сейнт Пол»... и в петък Бреговата охрана започна издирването ѝ.“

Макар Флорида да не била засегната от толкова силни ветрове като налетелите върху Вирджиния Кейпс, и там имало гръмотевични мълнии и силни ветрове от същата буря на 5 април, когато „Сандра“ отплавал, а и през следващите няколко дни.

Не всичко било спокойно, когато през април параходът „се поклясал“ по пътя си на юг.

44. Курсивът е мой. Б.а.

Февруари 1953 „Бритиш Йорк“

Тридесет и девет души изчезнали северно от Триъгълника при полет към Ямайка на 2 февруари 1953 г. Точно преди да изчезне, транспортният самолет „Бритиш Йорк“ изпратил сигнал за бедствие SOS, прекъснат без обяснение. Не намерили никакви следи от самолета.

„Ню Йорк Таймс“, 3 февруари 1953 г., с.8:

ХАЛИФАКС, Ноува Скоуша, 2 февруари /АП/ – „Смята се, че четиримоторен британски самолет за транспорт на войници с тридесет и девет души на борда се е разбил днес в ледените, разпенени от буря води на Северния Атлантически океан. Силни ветрове и проливни дъждове ограничиха спасителните операции и надеждите за спасяване са твърде малки.

Самолетът, собственост на компанията «Скайуейс, Лимитед», Лондон, бил на път от Азорските острови за Гандър, Нюфъндлънд. Той изпратил по радиото сигнал за помощ SOS. на 359 мили източно-югоизточно от Гандър. По това време океанът бил разпенван от ветрове със скорост 75 мили в час (38,6 м/сек.).

Британският товарен кораб «Удуърд» стигнал до мястото, където се смята, че транспортният самолет се е разбил, но не открил никакви следи от него.

Самолетът се използвал от «Скайуейс, Лимитед» за превоз на британски войници между Лондон и Уест Индия.“

Вярно е, че самолетът е изчезнал на север от Триъгълника при полет към Ямайка, но са направени няколко съзнателни пропуски, за да се захрани с още една загадка „Триъгълникът на смъртта“. Вместо да изясни, че самолетът летял по отсечката на маршрута Азорски острови – Нюфъндлънд, Легендата само споменава, че местоназначението му била Ямайка, която, разбира се, се намира дълбоко в Бермудския триъгълник. Казва се, че изчезването станало „на север от Бермудския триъгълник“, което е вярно; станало е на 900 мили северно от него. В Легендата не се споменава нищо за атмосферните условия – чест пропуск, когато те са лоши по време па произшествието.

Когато сигналът за бедствие SOS се прекъсва внезапно, рядко се дава някакво обяснение.

Октомври 1954 „Сюпърконстелейшън“

През октомври 1954 г. самолет „Сюпърконстелейшън“ на Военноморските сили на САЩ изчезва малко на север от Триъгълника с 42 души на борда. Макар да имал два мощни радиопредавателя, той не изпратил зов за помощ. Стотици самолети и кораби претърсили района, но не открили никаква следа. Капитан трети ранг Андрю Брайт, директор на отдела „Военноморска авиация“, признал, че не съществува официално обяснение за изчезването.

„Ню Йорк Таймс“, 1 ноември 1954 г., с.1: „Четиримоторен самолет на Военноморските сили «Сюпърконстелейшън» с 42 души на борда е изчезнал по време на полет през Атлантическия океан и се смята за «загубен», съобщи снощи представител на Военноморските сили. Всички налични кораби и самолети са включени в масова операция за издирване и спасяване, която обхваща ивица с широчина 120 мили от Ню Джърси до Азорските острови...

Четиридесет и двамата пътници и членове на екипажа, включително четири жени и пет деца, излетели ... в 21 часа 39 мин. Самолетът бил на път за Лажайш, Азорските острови, а след това за Порт Лиоте⁴⁵ в Африка, но паднал някъде по пътя.

С последното си съобщение транспортният самолет предал координатите си в 23 часа в събота от място, отдалечено на около 350 мили от брега на Мериланд...

Операциите по издирването започнаха в 1 часа вчера, след като самолетът пропуснал два пъти подред да влезе във връзка с брега, както е обичайно на всеки час. Към операцията се присъединяват кораби и самолети от всички краища на източното крайбрежие от Бермудските острови, от Азорските острови и от Средиземно море...

Съобщено бе, че условията за търсене вчера били, общо взето, благоприятни...

Самолети и кораби със специални радарни установки за действие през нощта продължили търсенето и след като паднал мрак. От Военноморските сили съобщиха, че самолетът имал пет спасителни сала за по

45. Остаряло име на град Хенифра в Мароко. Б.ред.

двадесет и пет души, 102 спасителни жилетки, 90 костюма за извънредни условия, радиопредавател за бедствено положение и сигнален пистолет с 12 ракети.“

Военноморските сили продължават търсенето още няколко дни, без да изоставят надеждата, че големият самолет е успял успешно да кацне принудително във водата и че оцелелите хора са успели да се качат в спасителните салове. Търсенето било прекратено на 4 ноември поради „крайно лоши атмосферни условия“.

Декември 1954 „Садърн Дистриктс“

„Садърн Дистрикте“, танкодесантен кораб, преустроен за превоз на сѝра, изчезнал някъде във Флоридския проток през декември 1954 г. Не бил изпратен сигнал за помощ SOS и един спасителен пояс е единствената следа, намерена изобицо от кораба или екипажа му от 22 души.

„Ню Йорк Таймс“, 14 декември 1954 г., с.26: ПОРТЛАНД, Мейн, 13 декември /АП/ – „Издирване от въздуха в крайбрежните води не можа да открие товарния кораб, закъснял вече с три дни, с екипаж от 24 души и товар от сѝра.

Корабът е 3337-тонният «Садърн Дистриктс», отплавал от Порт Сълфър, щата Луизиана, за Бъкспорт (Мейн) и Портланд. Последното съобщение от него е получено от Мексиканския залив на 3 декември. Корабът бил край брега на Южна Каролина на 7 декември, в деня, след като в този район нахлула буря.“

„Ню Йорк Таймс“, 15 декември 1954 г., с.63: „Вчера Бреговата охрана продължи без успех търсенето на ... «Садърн Дистриктс», който... за последен път бил във връзка по радиото с компанията «Садърн Стиймшип», собственик на кораба, на 4 декември. Друг плавателен съд съобщил, че бил видял кораба на 7 декември край Чарлстън, щата Южна Каролина, но оттогава нищо не се знае за него.

Съществува опасението, че го е постигнала същата съдба като неговия близък «Садърн Айлс», който потъна край нос Хатърс на 5 октомври 1951 г.; тогава загинаха 17 души. Шестима оцелели бяха извадени от водата.

Други кораби, плаващи след «Садърн Айлс», съобщили, че светлините на кораба просто изчезнали и когато няколко минути по-късно стигнали до местопроизшествието, там имало само останки и неколцина оцелели.“

„Ню Йорк Таймс“, 18 декември 1954 г., с.31: „Бреговата охрана изостави всяка надежда за... «Садърн Дистриктс»... Корабът е близък на «Садърн Айлс», който... потъна толкова бързо, че не успя да предаде сигнал за помощ.“

„Ню Йорк Таймс“, 1 януари 1955 г., с.25: ВАШИНГТОН, 31 декември /АП/ – „Кораб на Военноморските сили, «Анакостия», изглежда,

последен е бил във връзка с изчезналия кораб... На 7 декември той видял плавателен съд, отговарящ на описанието на «Садърн Дистриктс», да се бори с големите вълни и бурните ветрове край Чарлстън, щата Южна Каролина.“

„Ню Йорк Таймс“, 3 януари 1955 г., с.39: "Днес в Нови Орлеан ще започне разследване за изчезването на преустроения десантен кораб заедно с екипажа му миналия месец по един от най-използваните морски маршрути... „Садърн Дистриктс“ явно е бил постигнат от същата съдба, сполетяла неговия близък... Разчупил се е надве сред бурните вълни.

В светлината на двойната катастрофа миналия петък Бреговата охрана нареди на свои представители да се качат на борда на всички преустроени кораби от същия тип и да отменят всички разрешителни, които биха позволили на корабите да плават с търговски цели в океана или в крайбрежни води...

В 14 часа 30 мин. (на 2 януари) „Тълахома“ намерил край Санди Кий, щата Флорида, спасителен пояс с името на „Садърн Дистриктс“.

„Ню Йорк Таймс“, 4 януари 1955 г., с.91: НОВИ ОРЛЕАН, 3 януари/ЮП/ – „По разследването на Бреговата охрана днес един моряк заяви... че корабът бил «голяма кофа ръжда» и «първият кораб, на който въобще ме е било страх да плавам»... Мистър Колинс, който плавал три пъти на «Садърн Дистриктс», но напуснал кораба една седмица преди злополучното му плаване, каза, че при един предишен рейс «товарът беше все мокър. В Хюстън няколко души ме предупредиха да не се качвам...»

«Корабът скърцаше и стенеше винаги когато имаше големи вълни...» Мистър Колинс съобщи, че след като се отбие в пристанището си в Мейн, корабът трябвало да продължи за Ноува Скоуша... «Аз никога нямаше да отида до Ноува Скоуша на този кораб – зная какви са вълните нататък» – сподели той.“

Съпругата на един моряк, който възнамерявал да напусне кораба при пристигането му в Мейн, дала показания, че той смятал кораба за негоден да плава в морето. Той твърдял, че двигателите били съвсем негодни, а дъното било „пълно с дупки“. Според друг свидетел ръждясалата дънна обшивка на кораба само се поправяла вместо да се смени.

След няколкомесечни разисквания комендантът на Бреговата охрана направил извода, че „Садърн Дистриктс“ е потънал „по неизвестна причина или причини“ и че няма да се вземат наказателни мерки спрямо собствениците му или инспекторите, които го освидетелствували за последното му плаване.

Макар капитанът и офицерите явно да не били съгласни, няколко от моряците изразили мнението, че корабът не бил годен за плаване, и поне трима члена на екипажа отказали да продължат да участвуват в плаването, което щяло да се окаже последно.

Последната връзка на кораба по радиото със собственика му била установена или на 4, или на 5 декември, когато от кораба съобщили, че „всичко е наред, докато се намирали край брега на Южна Каролина“.⁴⁶ Макар да имало указания за свързка на всеки 48 часа, на Бреговата охрана цяла седмица не било съобщено, че корабът закъснява. Поради лошите атмосферни условия, които не само забавили плаването, но и пречели на радиовръзките, собствениците се обезпокоили едва когато корабът не пристигнал в Бъкспорт на 11 декември. Тогава те уведомили Бреговата охрана, която веднага организираща масово издирване.

Следствената комисия установила, че по времето, в което се смятало, че корабът е потънал, в района духал северен-североизточен вятър. Такъв вятър има лоша слава в района на Гълфстрийм, тъй като духа срещу отправящото се на север течение и предизвиква силно вълнение в него, което изтласква дори големи кораби встрани от най-силната част на течението.

Комисията отправила критика към собствениците за забавеното уведомяване на Бреговата охрана, че корабът е закъснял, и препоръчала всички кораби да съобщават координатите си на всеки 48 часа. Тя също поискала корабите да дават на Бреговата охрана списък на екипажа за всяко пътуване, тъй като капитанът на „Садърн Дистриктс“ не го бил сторил и никога не могло да се узнае напълно точно кой загинал при потъването на кораба. Комисията отправила също критика към инспекторите, загдето не извършили по-задълбочена проверка, макар да знаели, че по обшивката на дъното имало малки пробойни. Комендантът не потвърдил критиките на комисията, но казал, че макар точната причина за катастрофата да не се узнае никога, състоянието на кораба е могло да бъде допълнителен фактор.

Една от многото тайни около кораба, изглежда, била разгадана. Макар корабът да бил видян за последен път край Чарлстън, един от спасителните му пояси бил намерен близо до южния край на Флорида, като с това се повдига въпросът, как е могъл да се придвижи на юг срещу Гълфстрийм. Общоприетият отговор е, че тъй като облицовката на пояса

46. Два надеждни източника проявяват разногласие относно датата, но точната дата не е от голямо значение. Б.а.

Загадката на Бермудския триъгълник

била разкъсана, някой от моряците го е изхвърлил известно време преди катастрофата, защото го е сметнал за негоден.

Септември 1955 „Конемара IV“

През септември 1955 г. яхтата „Конемара IV“ била намерена напълно изоставена между Бермудските и Бахамските острови.

„Айоун“, четвъртият атлантически ураган за месеца, бил забелязан за първи път на 250 мили източно от Сан Хуан на 14 септември и се придвижвал на запад. Югоизточните райони на САЩ били предупредени да се подготвят за най-силната буря от години.

Проливни дъждове и ветрове със скорост до 64 м/сек, преминали над източните крайбрежни води и бурята нахлула над сушата. Разузнавателен самолет на Военновъздушните сили съобщил, че това било най-силната буря в сезон, наситен с урагани, с ветрове, чиято скорост достигнала 94 м/сек., и вълни, високи до 12 метра. Бурните ветрове достигали почти до Бермудски-те острови на север и до Бахамските острови на юг.

При Норфък бурята направила необичаен завой. Тя се извъртяла към морето, тръгнала успоредно с източния бряг и нахлула над Нюфъндлънд на 21 септември.

„Седмичник на Лойд за загубите“, октомври-декември 1955 г., т. 142, С.5:

ЛОНДОН, 29 септември. „Агентите на танкера «Олимпик Клауд» получили следното съобщение от капитана му в 23 часа 35 мин. по Гринуич на 26 септември: «По курса ни, в местоположение с координати 31°41' северна ширина и 60°19' западна дължина (на около 150 мили югоизточно от Бермудските острови), намерих моторната яхта «Конемара IV» от Лондон, приблизителна дължина 22 метра, оборудвана с два дизелови двигателя и радиостанция, дрейфуваша изоставена в открито море, привързах я и ще я извлека до Дакар.»“

ЛОНДОН, 30 септември. От капитана на танкера „Олимпик Клауд“:

„Въжето за теглене се скъса, яхтата «Конемара IV» потъна.“

Ноември 1956 Патрулен бомбардировач

Патрулен бомбардировач на Военноморските сили изчезнал в петък, 9 ноември 1956 г., близо до Бермудските острови, без да изпрати съобщение по радиото за предстоящо бедствие. Не намерили никакви останки.

„Ню Йорк Таймс“, 11 ноември 1956 г., с.80:

„Вчера кораби и самолети на Военноморските сили и Бреговата охрана издирваха липсващ патрулен самолет... с 10 души на борда във водите северно от Бермудските острови.

Смята се, че самолетът бил... видян в пламъци в петък през нощта.

В съобщение за бедствие SOS от товарния кораб «Каптин Лиръс» в 20 часа 51 мин. в петък се говори за «самолет над нас в пламъци», от местоположение на около 400 мили на изток-югоизток от Ню Йорк...

В 21 часа 15 мин. товарният кораб събщи (л), че на борда била чу-та и усетена силна експлозия. В друго съобщение от кораба се казва, че на около четири мили от него бил видян предмет, приличащ на спасителен сал със светлина. Но в съобщението от кораба се прибавя, че салът бил закрит от дъжда, високите вълни и падналия мрак.

Според Военноморските сили атмосферните условия по времето на сигнала за бедствие били: разпръснати облаци на 450 метра височина, дъжд с добра видимост и умерени вълни...

Цитира се вицеадмирал Фредерик У. Макмахън, който бил заявил, че видяният самолет «може да е бил, а може и да не е бил» самолетът на Военноморските сили. Останалите представители на Военноморските сили в Норфък и Бермудските острови, базата на самолета, явно са приели, че е той. Няма други съобщения за изчезнал граждански или военен самолет.

Изчезналият самолет е «Мартин Марлин Р-5М»... Той съобщил по радиото последното си местоположение в 20 часа 30 мин. в петък, докато се намирал приблизително в района, откъдето идва съобщението на товарния кораб.

Станцията на Военноморските сили на САЩ в Бермудските острови, където самолетът бил включен в Ескадрила 49... известява, че според последното съобщение местоположението на самолета било на 352

мили северно от Бермудските острови...

Търсенето започнало в петък през нощта; в него се включили три самолета и един катер на Бреговата охрана... два разрушителя и шест самолета на Военноморските сили.“

„Ню Йорк Таймс“, 12 ноември 1956 г., с.36:

„Снощи самолети и кораби на Военноморските сили бяха изпратени към точка на 300 мили северозападно от Бермудските острови, след като от испанския товарен кораб «Астро» съобщили, че видели в 18 часа бели пламъци...“

Никакви следи от самолета не били намерени и в района не открили нищо. Няколко дни по-късно търсенето било прекратено. Военноморските сили дават кратко заключение за инцидента:

Въздушна база на Военноморските сили, Норфък, щата Вирджиния:

„Р-5М“ летяща лодка. 9 ноември 1956 г. „Изчезнала край брега на Мериленд. Никакви останки или оцелели, но падането наблюдавано от товарен кораб.“

Изчезването на самолета „Мартин Марлин“ е почти точно същото като изчезването на самолета „Мартин Маринър“ при търсенето на „Полет 19“ единадесет години преди това. И двете експлозии стават, докато самолетите, изглежда, летят нормално на достатъчна височина над океана, и двете са наблюдавани от кораб. Във всеки от случаите бурното море и тъмнината са попречили да се намерят останки и вероятно оцелели хора, а докато настъпи денят, вятърът и вълните са имали много часове, за да разпръснат всякакви следи от катастрофата.

Януари 1958 „Ръвонок“

Харви Коновър, милионер, притежател на „Йотинг“ и „Ейвией-шън Ейдж“⁴⁷, се смятал за най-изключителния ветроходец на своето време. Той и елегантната яхта „Ръвонок“ спечелили три пъти състезанието Майами – Насо, а яхтата се ползвала със славата на най-добрия плавателен съд за океански регати, на последната дума в яхтостроенето и на най-сигурния съд, пускан на вода. Въпреки това през януари 1958 г. „Ръвонок“ изчезнала по маршрута от 150 мили от Кий Уест до Майами.

Макар предвижданият маршрут да държал винаги на видимо разстояние от сушата Коновър и опитния му екипаж от четирима души, те изчезнали безследно. Хората, познаващи капитана и яхтата, твърдели настоятелно, че бурята, преминала през този район, не е могла да го потопи, тъй като не била толкова силна. Въпреки щателното търсене, „Ръвонок“ и нейният екипаж не били намерени. Още един плавателен съд изчезнал в Бермудския триъгълник през коледния сезон.

„Ню Йорк Таймс“, 7 януари 1958 г., с.24: МАЙАМИ, Флорида, 6 януари (ЮП) – „Харви Коновър... и четирима души са изчезнали днес с четиринадесетметров състезателен йол в бурното море край южния бряг на Флорида. Две други лодки също липсват, а една лодка едва не се обърнала в бурното море.

Бреговата охрана съобщи тази вечер, че спасителен сал от изчезналата яхта бил намерен близо до Джупитър Инлет, на осемнадесет мили северно оттук. Това е единствената следа, открита през целодневното издирване.

От Бреговата охрана съобщиха, че двумачтовият йол на мистър Коновър «Ръвонок»⁴⁸, плавал от Кий Уест към Майами в четвъртък, когато явно попаднал сред почти ураганните ветрове на най-силната зимна буря в историята на Южна Флорида...

Две седемнадесетметрови лодки за лов на скариди с по двама души екипаж всяка са изчезнали в същия район.“

„Попаднала сред почти ураганните ветрове на най-силната зимна

47. Списанията „Ветроходство“ и „Авиационна епоха“. Б.ред.

48. Правилното име на яхтата е „Ръвонок“, което е „Коновър“ наопаки. Б.а.

буря в историята на Южна Флорида.“

Януари 1962 „КВ-50“

Самолет „КВ-50“, командуван от майор Робърт Тони, изчезнал кратко време след излитането му от военновъздушната база Лангли във Вирджиния на път за Азорските острови. Макар единственият сигнал за бедствие да бил твърде слаб, пилотът успял да съобщи, че е изпаднал в някаква беда. Точната същност на проблема не могла да се разбере, преди самолетът да замлъкне. Никаква следа от него или от деветте души на борда му не била намерена въпреки търсенето, продължило шест дни с 1700 полетни часа.

„Върджиниън Пайлът“, 10 януари 1962 г., с.1:

Военновъздушната база ЛАНГЛИ – от Ед Фред. „Масовото издирване от въздуха и по вода в Атлантическия океан във вторник не успя да открие изчезналия въздушен танкер на Военновъздушните сили с девет души екипаж на борда.

Самолетът, модел «КВ-50», летял от военновъздушната база Лангли за Лажииш Фийлд на Азорските острови.

Шестмоторният самолет... излетял от Лангли в понеделник в 11 часа 17 мин. и трябвало да пристигне в Лажииш в 18 часа 59 мин....

Майор Тони има записани почти 4000 часа във въздуха и бил назначен за командир на «КВ-50» от една година...

Последното съобщение от самолета се получило малко след пладне в понеделник. Пилотът съобщил, че се намира на 250 мили източно от нос Чарлз. Той не дал указания за някаква беда.

Когато самолетът не се приземил по разписание в Лажииш, официалните лица от летището проверили по другите летища. Веднага от Лажииш започнало издирване от въздуха. Един въздушен танкер също търсил в близост до нос Чарлз. С настъпването на деня във вторник Военновъздушните сили подсилили търсенето с въздушни танкери от Лангли.“

„Вирджиниън Пайлът“, 11 януари 1962 г., с.2: НЮ ЙОРК (АП) – „От Бреговата охрана съобщиха в сряда, че маслено петно било забелязано в района, където във вторник по време на полет към Азорските острови изчезна въздушен танкер на Военновъздушните сили.

Последното съобщение от «КВ-50»... било от 240 мили източно на

Норфък рано във вторник⁴⁹.

От Бреговата охрана съобщиха, че масленото петно било видно от издирващите самолети на около 300 мили източно от Норфък.

В търсенето в сряда са участвували 24 самолета на Военновъздушните сили – 18 от Бермудските острови и 6 от Лангли – и няколко самолета на Бреговата охрана. Три катера на бреговата охрана също били включени в търсенето. Представител на базата в Лангли каза, че атмосферните условия в района на търсенето били добри...

Над 60 самолета взели участие в търсенето във вторник. В сряда снегът и намалената видимост принудили всички освен 26 от търсещите, самолети да останат на земята.“

За съжаление няма много информация за това произшествие и малкото статии, които са се появили, оставят много въпроси без отговор. Според единствената статия в „Ню Йорк Тайме“ от сряда, 10 януари, „търсенето било съсредоточено по ивица, широка 130 мили, насочена на изток от местоположението на изчезналия самолет към местоназначението му. За времето в района се съобщава, че било ветровито, но атмосферните условия били добри, с видимост 10 мили.“

Няма улики за причината, поради която самолетът може да е паднал, и съществуват само някои дребни различия между Легендата и произшествието, такова, каквото е съобщено във вестника.

Явно не е имало „объркан“ сигнал за бедствие, който „загълънал в пълно мълчание“. Обратното, последното съобщение на пилота било за координатите му и в него той не съобщавал за никаква беда.

Маслено петно било открито точно по маршрута на самолета на около 60 мили след последното съобщено местоположение. Но не се знае дали е било от самолета, тъй като в този район не са видени никакви останки.

Според вестниците търсенето започнало едва след като танкерът не кацнал на Азорските острови в 18 часа 59 мин., въпреки че последното съобщение от самолета се получило около пладне. Обикновено не се допуска да изминат седем часа без връзка с даден самолет, без да се започне търсенето му.

Двата самолета започнали търсенето в понеделник през нощта, по един от всеки край на маршрута, търсили в тъмнина и не се съобщава те да са имали радарни установки на борда. Ако не са имали, единствената

49. Вестникът прави грешка. В двете изречения трябва да се чете „понеделник“, а не „вторник“. Б.а.

им надежда е била да забележат светлина или ракета; те не са могли да видят останки. До следващата сутрин, когато започнало масовото издирване, самолетът вероятно е бил във водата вече 18 часа.

Изчезналият самолет „КВ-50“ е още един случай, при който дългото забавяне на издирването може да е допринесло за липсата на открития.

Април 1962 „Пайпър Апач“

През един ясен слънчев ден на април 1962 г. контролната кула в Насо получила искане за подвеждане от двумоторен самолет „Апач“, който се приближавал откъм север. Въпреки отличните атмосферни условия пилотът не можел да определи местоположението си и да разбере указанията, които му изпращали по радиото. По-късно започва да се твърди, че според оператора от контролната кула пилотът действувал така, сякаш лети в гъста мъгла.

След няколко минути на обръкване, връзката по радиото внезапно била прекъсната. По-късно през деня намерили крилото на самолета на около 20 мили от Насо. Най-странното в тази история е, че пилотът бил на видимо разстояние от местоназначението си, когато съобщил, че се е загубил.

Прерових всички страници на „Насо Дейли Трибюн“ и „Насо Гардиън“ от 1 януари до 30 юни 1962 г. и не намерих никъде да се споменава инцидентът. Подозирайки, че датата може да не е точна, изпратих писмо до Международното летище на Насо, като включих горното описание на катастрофата и помолих да ме уведомят за всеки инцидент, подобен на нея в някакво отношение. Отговор получих след няколко седмици.

Д. А. Ф Ингреъм, директор на гражданската авиация, Международното летище на Насо, Бахамски острови, 25 март 1974 г.:

„Относно ваше писмо с дата 11 март 1974 г.

Нямаме сведения за така нареченото изчезване на самолет, което описвате. Някои от моите подчинени и аз самият служим в Отдела за гражданска авиация от 1946 г. Не си спомняме такова събитие, за каквото ни питате.

Мога да предположа само, че (то) е плод на нечие буйно въображение.“

Февруари 1963 „Марин Сълфър Куийн“

„Марин Сълфър Куийн“ и екипажът му от тридесет и девет души отплава на 2 февруари 1963 г. от Бюмонт, щата Тексас, за Норфък, щата Вирджиния – плаване, което съдбата предопределила никога да не завърши. Товарът му от стопена сяра бил поддържан с температура 135°C и се намирал в огромен резервоар в трюма на преустроенния кораб от Втората световна война и за него се твърди, че не е бил нито по-опасен, нито по-безопасен от всякакъв друг товар.

В ранните сутрешни часове на 4 февруари корабът изпратил обичайното съобщение по радиото от местоположение, приблизително на 270 мили западно от Кий Уест. След това били направени няколко несполучливи опита за връзка с него и три дни по-късно, когато не пристигнал по разписание в Норфък, корабът бил обявен за изчезнал. В резултат на масовото търсене намерили три спасителни жилетки и малко останки, но нищо повече. Бреговата охрана провела поредица продължителни заседания, но признала, че не може да се открие причината за гибелта на кораба.

Следващата информация е от два доклада, публикувани от Бреговата охрана⁵⁰.

Комендант, точка 2:

"Параходът „Марин Сълфър Куийн“, танкер тип T2-SE-A1, регистриран в САЩ, преустроен за превоз на топена сяра, отплавал от Бюмонт, щата Тексас, с пълен товар от 15 260 тона следобед на 2 февруари 1963 г. на път за Норфък, щата Вирджиния. Корабът и екипажът от 39 души изчезнали. От кораба се получило съобщение за последен път в 01 часа 25 мин. източно време на 4 февруари 1963 г.

Следствена комисия, точка 38:

„В 01 часа 25 мин. източно стандартно време на 4 февруари 1963 г. от кораба било предадено лично съобщение от член на екипажа... По това време приблизителните координати на кораба били 25°45' северна

50. Брегова охрана на САЩ. Морска следствена комисия. Параход „Марин Сълфър Куийн“, изчезнал в морето на или около 4 февруари 1963 г. Брегова охрана на САЩ. Комендант. Действията на коменданта в Морската следствена комисия; „Изчезването на парахода «Марин Сълфър Куийн»“...

ширина, 86° западна дължина (положение А на картата)... В 11 часа 23 мин. на 4 февруари радиостанцията RCA започва първия от два неуспешни опита да се свърже по радиото с кораба. По това време «Марин Сълфър Куийн», ако е продължил да плава, трябва да се е намирал приблизително в местоположение с координати 24°40' северна ширина, 23°19' западна дължина (положение В)... По пладне на 3 февруари параходът «Тексако Калифорния» бил (в положение С) на около 40 мили от «Марин Сълфър Куийн»... (Той) попаднал сред преобладаващи северни ветрове със сила от 6 до 11 бала по скалата на Боуфорт⁵¹, сред твърде големи северни вълни и палубите му били заливани... Океанографската служба на Военноморските сили на САЩ... твърди, че корабът може да се е движил сред вълни с максимална височина 5 метра... Ветровете вероятно са били с максимална скорост 25 възла (13 м/сек.) и на пориви със скорост до 46 възла (23,7 м/сек.).“

Следствена комисия, точка 39:

„Първата информация, че «Марин Сълфър Куийн», закъснява, била получена от командувания пети окръг на Бреговата охрана в 21 часа източно стандартно време на 7 февруари 1963 г.“

Следствена комисия, точка 40:

„В 8 часа източно стандартно време на 8 февруари 1963 г.... търсенето започва... През периода 8–13 февруари 1963 г. самолети от Бреговата охрана, Военноморските сили, Морската пехота и Военновъздушните сили участвуват в 83 полета с 492,6 полетни часа и претърсват общо 348 400 квадратни мили⁵² без успех... Системата на Бреговата охрана за съобщаване на местоположението на търговските кораби в Атлантическия океан ... установила 42 кораба, които биха могли да видят «Марин Сълфър Куийн» на 4 и 5 февруари. Членове на Бреговата охрана проверили всички тези кораби без резултат. Няколко обаждания по телефона (напътили), че корабът вероятно ще се открие в Куба или в Пуерто Рико. Тези следи били проверени от други федерални служби,

51. 11 бала по скалата на Боуфорт е за сила почти на ураган. Вятърът е със скорост 33–36,5 м/сек., а вълните могат да бъдат високи 9–14 м. 6 бала по скалата на Боуфорт означава ветрове със скорост 11–14 м/сек, и вълни с височина 2,5–4 м. Б.а. (Според европейските разбирания при 11 бала по скалата на Боуфорт вятърът е със скорост 28,5–32,6 м/сек., а вълните са високи около 11,5 м, а при 6 бала скоростта на вятъра е 10,8–13,8 м/сек., а височината на вълните – около 3 м. Малките разлики се получават от превръщането на измерителната единица „метри в секунда“ в „мили в час“ или „възла“ и обратното, а също и от закръглянето на стойностите. Б.ред.

52. Или 902 352 кв. км., т.е. почти площта на Черно море и Балканския полуостров, взети заедно. Б.ред.

но безрезултатно.“

Следствена комисия, заключение 27:

„Компанията-притежател не уведомила своевременно Бреговата охрана за липсата на връзка с кораба... Компанията сметнала, че неполучаването на съобщения 48 часа и 20 часа преди пристигането се дължава на лошите атмосферни условия... В резултат на това забавяне твърде ценно време било загубено до започване на търсенето.“

Следствена комисия, точка 41:

„На 20 февруари торпедочистач от Военноморските сили на САЩ, плаващ на около 12 мили югозападно от Кий Уест, щата Флорида, видял и извадил от водата сирена за мъгла и спасителна жилетка с името на кораба, изписано върху тях. Тогава започнала... втората фаза на търсенето... Вероятността да се открие нещо през двете фази на търсене бе изчислена на 95% за кораба, 70% за метална спасителна лодка и 65% за спасителен сал. Военноморските сили на САЩ провели подводно търсене... с възможност за откриване на корпуса 80%. През този период намерили допълнителни останки и ги разпознали като произхождащи от «Марин Сълфър Куийн». (На) 14 март 1963 г.... търсенето на кораба било преустановено.“

Следствена комисия, точка 42:

„Намерените и разпознати като произхождащи от «Марин Сълфър Куийн» предмети са: 8 спасителни жилетки, 5 спасителни пояса, 2 дъски с името на кораба, 1 риза, 1 част от гребло, 1 туба за гориво за фенери, 1 туба за бензин, 1 кону-сен буй и 1 сирена за мъгла... Общото мнение е, че две от спасителните жилетки са били обличани от хора и че ризата, завързана за една от спасителните жилетки, също е била обличана от човек. Многобройни разкъсвания по спасителните жилетки говорят за нападение на хищни риби... По материалите не се виждаха (нито е имало) никакви следи от серни частици, нито следи от експлозия или пожар.“

Следствена комисия, заключение 4:

„... Фактът, че не е подаден сигнал за бедствие, изглежда, оправдава заключението, че корабът е потънал толкова бързо, та не е могло да се предаде такова съобщение...“

Комендант, забележка 4:

„Морската следствена комисия се занимава с голям брой възможности, които може да са причинили потъването на кораба, и с право отказва да подреди тези причини по вероятност...“

А. Може да е станала експлозия в товарните танкове. Б. Пълна повреда на корпуса може да е станала причина той да се разцепи на две.

В. Корабът може да се е преобърнал при резонансно бордово клатене.

Г. Може да е станала експлозия от химическа реакция в резултат на бързо запълване на празните отсеци с вода.

В доклада се съдържат достатъчно доказателства, които подкрепят предположенията на Комисията⁵³“

(Експлозия в товарните танкове)

Следствена комисия, заключение 7:

„... Раздвижване на масата от сярата води до повишаване на количеството газове, които се отделят от разтвора. Заклучава се, че сярата е била раздвижена, докато корабът плавал през бурните вълни, на които явно попаднал през това свое пътуване... Поради това следва, че това раздвижване... е повишило обема на газовете, освободени от стопената сярата.“

Следствена комисия, заключение 8:

„Макар всеки танк да имал (три) отдушника... фактът, че всички танкове били запълнени... не допускат свободното протичане на въздух... Изглежда, че... вентилационните съоръжения не били достатъчно ефикасни, за да почистят тези газове... В бурно време, в каквото вероятно корабът попаднал, стопената сярата навярно се е изливала от предните отдушници на товарните танкове и поне частично тези отдушници са се запушвали, когато сярата се втвърдявала.“

Следствена комисия, заключение 9:

„... Възможно е да е станала експлозия на газовете в парното пространство на един от товарните танкове... Макар щателното изследване на останките да не показва следи от обгаряне или експлозия, това... не отстранява напълно възможността да е станала експлозия.“

(Корабът може да се е разцепил на две)

Комендант, точка 3:

„Преустройството на кораба през 1960 г. в съд за превоз на стопена сярата наложило да се махнат всички напречни прегради⁵⁴, които пречели на централния танк, и да се направят изменения във вътрешната конструкция, за да може да се постави един продълговат самостоятелен танк, дълъг 93 метра... Била поставена херметизираща преграда... която

53. Курсивът е мой. В Легендата се разправя, че Бреговата охрана не могла да предложи никаква причина за потъването. Б.а.

54. Курсивът е мой. Напречните прегради разделят вътрешността на кораба на херметизирани помещения и подсилват корпуса. Б.а.

разделила празното пространство (извън товарния танк) на две помещения.“

Следствена комисия, заключение 12:

„Комисията се занимава подробно с възможността гибелта на този съд да е причинена от надлъжно напрежение в корпуса на кораба, което е станало причина той да се разцепи на две... Известни са десет случая на пълно разцепване на танкери тип «Т-2». Подобни инциденти продължават и след като проблемът бил щателно проучен и били взети мерки, за да се предотвратят произшествията, а това показва, че този тип кораби имат основни конструктивни недостатъци, които не могат да се отстранят... В допълнение сега вече се знае, че възрастта на кораба има известна връзка с отслабването на конструкцията. Този кораб бил на 17 години по време на преустройството му (в съд за превоз на сяр) и на около 19 години по времето, когато изчезнал.“

Следствена комисия, заключение 21: „Условията, в които корабът по всяка вероятност е попаднал... имат определено отношение към друга възможна причина за потъването му. В резултат на преустройството девет напречни прегради били почти премахнати... Накратко от деветте напречни връзки, където по начало имало херметизиращи прегради в средната секция на кораба, след преустройството останали само една херметизираща преграда, две (частични) прегради и шест горни съединения. Явно е обаче елементите-заместители не притежавали здравината на оригиналните херметизиращи прегради... Поради това след преустройството корабът нямал същата напречна здравина, както преди. Ето защо се смята за възможно (силите), причинени от напреженията (от състоянието на морето), да (са причинили,) пропукуване на дъното на корпуса... Не може да се отстрани възможността корабът да е потънал внезапно.“

(Корабът може да се е преобърнал)

Следствена комисия, заключение 20: „Съсредоточаването на тежестта (близо до) средната линия (е причина) бордовото клатене (да бъде) по-бързо, отколкото (при) друг кораб със същата височина. От изследването, проведено от Океанографската служба на Военноморските сили на САЩ, личи, че е възможно периодът на среща на вълните да е бил в размер на 10% от периода на бордовото клатене, който бил 8,5 секунди. При тези условия би могло да се очаква силно бордово клатене, придружено от рискаене, внезапно накланяне и затруднения при поддържането на курса. Ако е настъпило подобно положение, бързата преценка за опасността от страна на вахтения офицер и незабавната и

драстична промяна в скоростта и, (или) курса на кораба ще са били от съдбоносно значение. При доближаването към пълния резонанс корабът е могъл няколко пъти много силно да се наклонява от борд на борд за една минута... Не може да се отхвърли възможността корабът да се е преобърнал, без да е претърпял преди това други повреди. На края възможно е преобръщането на кораба да е било предшествувано и причинено отчасти от някаква повреда и известно странично изместване в товарния танк...“

(Експлозия от химическа реакция)

Следствена комисия, заключение 22: „Отначало данните донякъде подкрепяха становището, че допирът между (морската вода и стопената сяра) в ограниченото пространство е причинил експлозия... Но следващите мнения, изглежда, отхвърлят възможността от подобна реакция (но това не може напълно да се отстрани като възможна причина).“

(Експлозия на изпаренията)

Комендант, забележка 5:

„Друга възможна причина за гибелта на кораба, която Комисията не коментира, се отнася до възможността от експлозия в празните отсеци, които заобикалят товарните танкове. Сероводородът и серовъглеродът, изпускани от раз-класящата стопена сяра, както и серните пари, биха могли... да образуват експлозивна смес. Неотдавнашните случаи на пожари в изолацията на танк № 4 показват, че е съществувал източник на запалване.“

Комендант, точка 6:

„Още от края на лятото през 1962 г. и непрекъснато, докато корабът отплавал за последното си пътешествие, стопена сяра протичала от изолацията в задния край на танк № 4... Количеството сяра било толкова голямо, че се налагало екипажът да отстранява втвърдената сяра при всяко обратно пътуване, за да не се запушат приемните тръби. Когато корабът отплавал за последния си рейс, в дъното на трюмовете имало около 20 до 70 тона втвърдена сяра...“

Комендант, точка 8:

„Голям брой пожари възниквали в напоената със сяра изолация в празните отсеци. Тези пожари имали локален характер и рядко обхващали площ, по-голяма от няколко квадратни метра, и не предизвиквали опасения у екипажа. Гасели ги с парната противопожарна система и със сладка вода. От октомври 1962 г. тези пожари избухвали все по-често... При едно плаване към края на декември 1962 г. в изолацията на танк № 4 почти непрекъснато горели пожари...“

Следствена комисия, препоръка 1:

„В бъдеще не трябва да се разрешава преустройството на друг танкер тип «Т-2» (в съд за превоз на сира).“

Следствена комисия, препоръка 12:

„С оглед на големите повреди в конструкцията на няколко танкера тип «Т-2» и тъй като подобна повреда може да е допринесла за (потъването на «Марин Сълфър Куийн»), препоръчва се... преносим предавател за спешни случаи да се държи... в близост до задните спасителни лодки... Препоръчва се също... всички танкери тип «Т-2» да бъдат снабдени с по два надуваеми спасителни сала, единият... отпред, другият... (отзад).“

Макар в доклада на Бреговата охрана да се обръща внимание върху значението на преградите за здравината на кораба, в него не се споменава друга важна функция, която те изпълняват.

Преградите са напречни стени, които разделят вътрешността на кораба на определен брой херметични помещения. Те не само не позволяват на корпуса да се огъва при силно вълнение, но също така не допускат корабът да потъне, ако корпусът му бъде пробит от експлозия, сблъскване или засядане.

Кораб с дължина около 150 метра обикновено има девет прегради. Ако експлозията направи пробойна в корпуса, вероятно е да се наводнят само един или два отсека, тъй като преградите няма да позволят водата да нахлуе в съседните помещения. Корабът ще продължи да плава и хората на борда му ще могат да се качат на спасителните съдове или в зависимост от атмосферните условия и мащаба на повредите да продължат към някое пристанище.

Макар да е известно, че кораби са се разцепвали надве и са оставали да плават благодарение на херметичните водонепропускливи прегради, за повечето съдове с такива размери би могло да се очаква да останат на повърхността само в умерени атмосферни условия и най-много с два наводнени отсека. При повече наводнени помещения ще съществува голяма опасност от потъване, особено ако има силно вълнение.

Преустройството на „Марин Сълфър Куийн“ в танкер за стопена сира наложило да се свалят всички водонепропускливи прегради, които пречели на дългия 93 метра товарен танк. На тяхно място били поставени една такава преграда близо до средата на кораба и две частични прегради – едната пред, а другата зад основната преграда. На шест места поставили горни съединения. Частичните прегради и съединенията имали само конструктивно значение, като частично заменяли свалените

прегради. Те не били херметизиращи.

Ако експлозия или повреда в конструкцията е разкрила пробойна в корпуса на „Марин Сълфър Куийн“, едната половина на кораба бързо се е напълнила; ако се е разцепил надве, целият кораб се е наводнил. Той би потънал толкова бързо, че не би имало време да се изпрати сигнал SOS.

Авторите, пишещи за Бермудския триъгълник, отдават голямо значение на липсата на останки, когато някой кораб потъне. Повечето от плаващите неща на кораб, който се бори с бурното море, би трябвало да са в различни помещения под палубата, а съоръженията на палубата да са здраво закрепени, за да не бъдат отнесени от вятъра или вълните; и в двата случая те ще потънат заедно с кораба. Няколко неща успели да се „откъснат“ от „Марин Сълфър Куийн“ и по-късно ги намерили.

В Легендата за Бермудския триъгълник се твърди, че Бреговата охрана не намерила обяснение за гибелта на „Марин Сълфър Куийн“. В действителност Следствената комисия изброява четири възможни причини, а комендантът прибавя петата. Всяка от предложените причини, било сама по себе си, било в комбинация с всяка от другите, би могла да причини катастрофата. Бреговата охрана само отказва да уточни коя причина според нея е най-вероятната.

Намерената разбита дъска с името⁵⁵ кара някои от разследващите да стигнат до заключението, че корабът потънал вследствие на експлозия, станала, когато морската вода влязла в допир с разтопената сярa. Но тази теория има няколко недостатъка. Първият е, че тя не обяснява как водата е успяла да достигне до сярата. Вторият е, че състоянието на дъската може да се дължи на нещо друго, а не на експлозия. Тя може да е „отскочила“ от корпуса, след като се е изкорубила. От петте предложени причини за катастрофата Бреговата охрана-сметнала експлозията за най-малко вероятна.

Скоро след произшествието вдовиците и близките на моряците завели дело с иск за обезщетение, от собственика на кораба. Юридическата битка продължила повече от десет години. На десетата годишнина от изчезването на „Марин Сълфър Куийн“ било съобщено, че един от първите иски за признаване на смърт, причинена поради небрежност, бил уреден с одобрението на съда, като на вдовицата на един от моряците били изплатени 115 000 долара.

55. Такава дъска с името на кораба се прави от дърво и здраво се закрепва отстрани на корпуса му. Б.а.

В 1972 г. Върховният съд потвърди извода на по-низшата съдебна инстанция, че корабът бил негоден за плаване. Сега могат да се завеждат искиове, за които се твърди, че общо ще надхвърлят 7 милиона долара.

Бързото потъване на кораба ускорило изследванията в областта на автоматични, предупреждаващи за бедствие системи и радиофарове, които да обозначават местоположението.

В световната корабоплавателна флота сега има малко танкери за превоз на течна сѳра. Само единадесет са в редовна експлоатация и никой от тях не е претърпял никакъв по-значителен инцидент през последното десетилетие.

Юли 1963 „Сно Бой“

Няколко месеца след гибелта на „Марин Сълфър Куийн“ деветнадесетметров наемен рибарски кораб изчезнал при добри атмосферни условия, докато плавал по маршрута от 80 мили от Кингстън, Ямайка, до Педро Банке. Повече не се чуло нищо за „Сно Бой“ и четиридесетте души на борда му, макар да били забелязани няколко останки, за които се смятало, че са от кораба.

„Майами Хералд“, 5 юли 1963 г., с.1:

(ЮП) – „Бреговата охрана тук съобщи в четвъртък, че претърсва Карибско море за един кораб с 55 души на борда, който е закъснял при плаване от Ямайка до един малък остров в Педро Банкс, на около 80 мили на юг...

Поне седем спасителни самолета търсят деветнадесетметровия «Сно Бой», който трябвало да пристигне в Нортийст Кей, Педро Банке, малко след пладне в четвъртък...

Търсенето се извършва от въздушната база на Военноморските сили в Гуантанамо, Куба.“

„Седмичен бюлетин на Лойд за загуби“, 9 юли 1963 г., С.23:

„Корабът «Сно Бой» бил намерен в безопасност на юг от Кингстън, Ямайка, потвърди днес представител на Военноморските сили на САЩ. Представителят заяви, че корабът съобщил по радиото координатите си на Атлантическата главна квартира на САЩ в Норфък. Представителят каза също, че корабът явно е бил забавен от лошите атмосферни условия и че нямал проблеми...“

„Майами Хералд“, 6 юли 1963 г., с.1:

От Стийв Тръмбел. "В петък търсенето на липсващия деветнадесетметров моторен кораб, със собственик в Майами, с 55 души на борда, продължи в широк район на Карибско море. „Сно Бой“ закъснява от три дни.

Търсенето се засили, след като плот от маса, разпознат като принадлежащ на кораба, бил намерен на юг от Ямайка, където „Сно Бой“ възнамерявал да лови риба.

Поради грешка в петък бе съобщено, че корабът е намерен. Оказа се, че е намерен друг кораб... задържан от лошите атмосферни условия

близо до Прогресо, Мексико.

Никой не може да обясни съобщението за присъствието на 55 души на борда на деветнадесетметровия кораб.

„Не зная как толкова хора биха могли да отплават на риболов с кораба – сподели Бойд Сноу... бившият притежател, който все още има ипотека върху кораба. Когато го преустроих от спасителен кораб, в него имаше място за спане за седем души, включително екипажа.“

„Майами Хералд“, 7 юли 1963 г., с. 1:

От Лий Уинфри. "В събота едно тяло бе намерено да плава в Карибско море, „в същия район“, където... „Сно Бой“ изчезна с 40 души на борда.

Самолетоносачът „Уосп“, който ръководи търсенето, намерил тялото. То не било идентифицирано веднага.

Няколко останки, за които се смята, че са от „Сно Бой“, също били видени в събота от шестте самолета на Бреговата охрана и на Военноморските сили, участващи в търсенето.

Останките включвали (палубна) рубка, спасителна жилетка, бяла мачта, бидон за бензин и няколко бамбукови пръти.

Бреговата охрана съобщи, че товарът на „Сно Бой“ включвал 99 бидона за бензин от по 132,5 литра и 50 връзки бамбукови пръти, дълги по метър и двадесет.

В петък рибарският кораб „Марсутана“ намерил плот от маса, разпознат, че принадлежи на „Сно Бой“. Останките били пръснати в район с ширина няколко мили...

Освен хората, бидоните за бензин и бамбуковите пръти корабът имал на борда и 68 бидона за вода от по 132,5 литра.

Бреговата охрана изрази смайването си от количеството на пътниците и товара, като нарече кораба „страхотно претоварен“.⁵⁶

„Майами Хералд“, 9 юли 1963 г., с. 10:

От Кърт Луедке. „Днес оперативно съединение от кораби на Военноморските сили и Бреговата охрана ще претърси за последен път район от 50 квадратни мили в Карибско море, търсейки риболовния кораб «Сно Бой», който изчезна преди една седмица с 40 души на борда...

През седемте дни на издирването спасителите намериха само разпръснати останки – една рубка, една лодка, спасителен сал, – които са единственото свидетелство за последното плаване на кораба. Било видно някакво тяло, но не успели да го приберат...

56. Било съобщено също, че на борда имало и 19 тона лед. Б.а.

Представител на Военноморските сили заяви, че «няма почти никаква надежда» за пътниците на «Сно Бой» след една седмица в пълните с акули води и каза, че издирването «неохотно ще бъде прекратено» във вторник вечерта.

Представител на Военноморските сили заяви, че корабът явно е бил залят или се е натъкнал на някой риф и е потънал.

Има данни, че когато отплавал от пристанището на Кингстън, «Сно Бой» може да е бил претоварен.“

Август 1963 Два „КС-135“

В сряда, 28 август 1963 г., два стратотанкера „КС-135“ отлетели от Военновъздушната база Хоумстед във Флорида със секретна мисия над Атлантическия океан. Самолет „КС-135“ е военна версия на „707“, има полетна скорост от 960 км/час, далечина на полет 7200 км и се използва за зареждане с гориво на други самолети при продължителни полети.

Двата реактивни самолета предали обичайните съобщения около пладне от местоположение на около 800 мили североизточно от Майами и 300 мили западно от Бермудските острови и повече нищо не се чуло за тях. Близко до последните съобщени координати скоро били открити останки, разпознати като принадлежащи на самолет „КС-135“, и било прието, че самолетите са се сблъскали във въздуха. Но два дни по-късно още останки били намерени почти на 200 мили от мястото на първите открити останки и това влизало в противоречие с теорията, че реактивните самолети са се сблъскали. Няколко дни след това Военновъздушните сили прекратили издирването и съобщили, че останките действително са от двата изчезнали самолета.

Съществуват две обяснения за това, как самолетите са могли да изчезнат, без нито един от тях да изпрати сигнал за бедствие. Най-явното е, че „летящите бензиностанции“ са се сблъскали и са експлодирани на полетна височина над 9000 метра. Бързината на такава катастрофа би изключила възможността за някакъв сигнал за бедствие. Но ако гибелта им е била причинена от сблъскване във въздуха, защо останки са били намерени на две места, отдалечени на 200 мили едно от друго?

Щом е изключено сблъскване във въздуха поради разстоянието между останките, всеки от самолетите трябва да е имал свои индивидуални проблеми и трябва да е паднал отделно от другия. Това е крайно невероятно. Възможността да катастрофират поотделно в едно и също време два самолета, струващи много милиони долари всеки, е толкова безкрайно малка, че е немислима. Двете катастрофи би трябвало да са станали прекалено скоростивно една след друга, щом никой от екипажите не е успял да предупреди, че другият самолет е изпаднал в бедствено положение. Подобно съобщение не било получено.

В такъв случай остават две възможности за обяснение на инцидента, но логиката не допуска нито една от тях да се приеме за решение. Официалните представители все още се почесват, където не ги сърби, по повод на този случай и заявяват само, че „нещо твърде странно става там“. Кореняците в този район прибавят още две точки в актива на злата орис и се питат: „Кой знае какво зло се крие в сърцето на Бермудския триъгълник?“

„Майами Хералд“, 29 август 1963 г., с.1:

От Кърт Луедке и Лари Милър. „Два гигантски въздушни танкера на Военновъздушните сили изчезнаха над Атлантическия океан в сряда с 11 души на борда.

Издирващ самолет, излетял от Бермудските острови, съобщи, че видял маслено петно в сряда вечер, а кораби намерили спасителни жилетки. Няма положително разпознаване, за да се твърди, че едното или другото са от липсващите самолети...

На база в Хоумстед, огромните самолети «КС-135» се завръщали от полет за зареждане във въздуха. В 15 часа било съобщено, че закъсняват, и незабавно започнало издирването им.

Самолети... и кораби на Бреговата охрана претърсили района на 800 мили североизточно от Майами...

До полунощ поне 24 самолета се присъединили към търсенето и техният брой до сутринта се удвоил. Били повикани да помагат и 4 кораба на Бреговата охрана.

Първите самолети, които излетели във въздуха, следвали маршрута, по който трябвало да летят въздушните танкери към Хоумстед. Други самолети летели в квадрати, простиращи се встрани от маршрута, летели ниско над океана със светлини, насочени към водата...

Съществуваше надежда, че спасителните средства на борда на самолетите ще позволят на хората да останат във водата до утрото, когато светлината ще ускори търсенето.

Последната връзка по радиото с двата въздушни танкера била осъществена по пладне. Те съобщили местоположението си на около 900 мили североизточно от Майами и че вероятно ще се приземят в Хоумстед в 14 часа.

Струващите по 4 милиона долара танкери носели близо по 100 000 литра високооктаново гориво за реактивни самолети и осъществили среща с два реактивни бомбардировача «В-47» от Военновъздушната база Шилинг, щата Канзас. Следващото съобщение, предписано от рутината

на Военновъздушните сили, не било предадено... и самолетите били обявени за липсващи.“

„Майами Хералд“, 30 август 1963 г., с.1:

От Лейтън Маклафлин. „Разпръснати останки, извадени от Атлантическия океан от спасителите в четвъртък, породиха опасения, че двата липсващи стратотанкера «КС-135» са се сблъскали във въздуха. Надеждите да бъдат намерени единадесетте члена на екипажа от Хоумстед намаляха, след като спасителите не успяха да открият никакви следи от оцелели хора.

Три празни спасителни сала и пилотски шлем с името на един от липсващите единадесет души бяха намерени да плават в океана.

Товарният кораб «Ъзеيلي Сити» намерил останките по средата на пътя между Насо и Бермудските острови.

В близост до шлема и спасителните салове намерили един жълт, гумиран гаширизон и парчета от облицовка на самолет.

Представител на Военновъздушните сили заяви, че 50 самолета и 36 кораба ще продължат през нощта търсенето на изчезналите хора.

Изваденият от морето шлем има надпис «Гарднър». Един от липсващите хора е капитан Джералд Гарднър.

Представители на Военновъздушните сили в Пентагона «предполагат», че самолетите са се сблъскали, докато са летели към Хоумстед след обичайна, но секретна мисия по зареждане във въздуха над океана...

Сблъскването би обяснило защо след обичайната проверка по радиото около пладне е загубена връзката с двете огромни «летищи бензиностанции»...

Не бил чут сигнал за бедствие, а според представител на базата в Силинг екипажите на бомбардировачите съобщили, че «зареждането във въздуха преминало нормално и при добри атмосферни условия».

Екипажите на бомбардировачите заявили, че не са видели нищо нередно в танкерите, когато се разделили с тях за полета към базите си. Представителят съобщи, че зареждането във въздуха станало «в същия район», откъдето се получило последното съобщение от въздушните танкери.

Това било на 900 мили североизточно от Майами. Видените останки се намирали на около 780 мили в същата посока.“

„Майами Хералд“, 31 август 1963 г., с.2: От Лий Уинфри. "В петък самолетите, които търсят двата реактивни танкера, видели второ струпване на останки, на около 160 мили от „плаващия склад за отпадъци“,

открит по-рано.

Преди втората „колекция“ отпадъци да може да бъде прибрана от корабите, паднал мрак. Очаква се катер на Бреговата охрана да стигне до мястото скоро след зазоряване днес.

И на двете места нямало никакви следи от оцелели хора.

Голямото разстояние между местата с останки дава по-малки основания за предположението, че двата самолета са се сблъскали във въздуха. Представители на Военновъздушните сили засега отказват да коментират вероятната причина за гибелта на самолетите.

В първата купчина от останки, намерена в петък, имало шлемове на пилоти, спасителни жилетки, навигационни карти, части от облицовката на самолета и калъфи на уреди. Един пилот каза, че сцената на около 260 мили югозападно от Бермудските острови приличала на „плаващ склад за отпадъци“.

Според представител на Военновъздушните сили ръководителите на търсенето били „сигурни, че намерените останки са поне на единия от самолетите“.

„Майами Хералд“, 1 септември 1963 г., с.2:

„Издирването на оцелели хора от двата липсващи реактивни танкера в събота се ограничи до един район от десет квадратни мили, на около 260 мили югозападно от Бермудските острови.

Други останки били забелязани в петък на около 160 мили от първото място, но в събота издирващите съобщиха, че не са на нито един от двата самолета.

«Изглежда, че това е просто широка ивица от водорасли, плавеи и един стар буй», заяви майор Фред Брент от Спасителната служба във Военновъздушната база Орландо.

Във второто място, за което се съобщава и което станало повод за съмнения, останките не били на нито един от самолетите, там имало само водорасли, плавеи и един стар буй!

Докладът на Военнотранспортното командване дава допълнителни данни за търсенето.

Доклад за издирването на два самолета „КС-135“, исторически данни на 55-а спасителна ескадрила, 1 август 1963 г. – 31 август 1963 г. Военнотранспортно командване:

"Два самолета „КС-135“, „Прай 38“ и „Прай 41“... съобщили, че били в (точка А на картата) в (12 часа 10 мин.) с преценка за местоположението в (точка В, на 270 мили) в (12 часа 37 мин.) и оттогава не е имало връзка с тях. Отправена била молба към главната квартира на

Въздушноспасителната служба... за издирване по маршрута...

Видели много останки... В района (район С)... останките били разпознати като произхождащи от самолет „КС-135“. Спасителната жилетка LPU-2/P с номер 314 била разпозната, че произхожда от самолета „КС-135“ „Прай 38“, а шлемът с името „Гарднър“... бил разпознат, че е от самолета „КС-135“ „Прай 41“. Два радарни предавателно-приематели уредби били извадени от водата и по-късно ги разпознали, че произхождат от самолети тип „КС-135“.

В събота, неделя и понеделник в района на издирването забелязали много останки, но всички с изключение на откритите в близост до района С се оказали само плавеи, които обичайно се намират по морските пътища. В доклада за издирването не се споменава за второ голямо съсредоточаване на останки в точка D, за каквото съобщава вестникът, а само за голям брой видени останки в целия район, при това някои от тях не били от самолетите. Преустановили издирването късно следобед в понеделник.

Докладът за издирването дава достатъчно данни, че самолетите са паднали близо един до друг и въпреки изявлението на представители на Военновъздушните сили, че те били във връзка помежду си и не летели близо един до друг, те явно са се сблъскали. При скоростта, която самолетите можели да развиват, разстоянието от една миля помежду им е могло да се преодолее само за няколко секунди. Ако са летели по курс на сблъскване, твърде късно е било то да се избегне, когато било визуално, било на радарните екрани, разберяли, че е предстоящо.

Ричърд Ф. Джъруинг, началник на документацията във Военновъздушната база Нортън, където се съхраняват всички доклади за катастрофи в системата на Военновъздушните сили, писа в отговор на мое запитване: „Установено е с положителност, че между въпросните два самолета е станало сблъскване във въздуха“. Въпреки твърденията в Легендата по всичко изглежда, че Военновъздушните сили не „се чешат, където не ги сърби“ по повод на това произшествие.

Може би единствената оставаща загадка е защо търсещите самолети съобщили, че били видели второ възможно място с останки от самолет, когато там имало само водорасли и плавеи. Видели са го, когато слънцето залязвало – време, по което видимостта не е възможно най-добрата. Дори при най-благоприятни условия за търсещите от самолета е трудно да бъдат сигурни какво виждат да се поклаща в океана на стотици метри под тях. Интересен пример за такъв род грешки има в същото това издирване. В събота сутринта, 31 август, самолет „КВ-50“ на

път за района на издирването съобщава, че видял сал и плаващо край него тяло на пет мили южно от Военновъздушната база Киндли в Бермудските острови. След половин час ги прибрали и се оказало, че става въпрос за оранжев спасителен сал, изхвърлен от някакъв кораб, стемло на дърво и знак от погреб за муниции. Погрешни „открития“ стават при почти всяко издирване и подобни фалшиви съобщения съвсем не са необичайни.

Юни 1965 „С-119 Бокскар“

Легендата и версията във вестника за този инцидент са в съгласие, макар заключенията да са различни.

„Майами Хералд“, 7 юни 1965 г., с. 1:

„В неделя бе организирано масово търсене на един самолет «Бокскар» на Военновъздушните сили... с десет души на борда...

Според представител на Бреговата охрана се смята, че самолетът «С-119» е паднал във водата южно от Бахамските острови на около 280 мили от Майами.

Големият двумоторен самолет излетял от Военновъздушната база Хоумстед в 19 часа 47 мин. в събота...

Самолетът от Военновъздушната база Били Мичъл в Милуоки отлетял за Хоумстед рано сутринта в събота с товар от самолетни части за базата на остров Гранд Търк...

Представител на базата в Хоумстед заяви: «... от рано снощи няма и следа от самолета».

Самолетът «С-119» трябвало да кацне на Гранд Търк в 23 часа 23 мин. в събота.

Рано сутринта започнало претърсването на 200 квадратни мили от Атлантическия океан.

„Майами Хералд“, 8 юни 1965 г., с. 12:

„Липсващият самолет на Военновъздушните сили с десет летци на борда бил само на 45 мили от местоназначението си на Бахамските острови, когато загадъчно изчезнал...

Летящ край остров Крукид в южната част на Бахамския архипелаг, големият двумоторен самолет бил само на около 100 мили от пистата на Военновъздушните сили на остров Гранд Търк, когато за последен път била установена връзка по радиото с него. Това станало в 23 часа.

«Нямало никакво указание за бедствие, а след това нищо повече не се чуло от тях», заяви представител на Бреговата охрана в Майами.

„Вероятно е имало неизправности в управлението на самолета и той се е отклонил от курса или е задминал местоназначението си...“

В понеделник (търсещите) вече претърсваха 100 000 квадратни мили в района, известен на пилотите-ветерани като Бермудския

триъгълник...

Именно в тази огромна водна ивица през Втората световна война изчезнаха стотици самолети, кораби и подводници... Оттогава там... са изчезнали тайнствено доста самолети.

„Странно е, сподели един ветеран от Хоумстед, който е плавал и в мирно, и във военно време, че самолетите, които падат на юг от Бахамските острови, никога не оставят следи.“

Така е и в случая със самолета „С-119“ – нито някакво парче, нито следа от живот. Нито една ракета през нощта, макар няколко самолета да претърсваха района в събота през нощта.

Търсенето било прекратено на смрачаване в четвъртък, 10 юли. Много подобни инциденти вече бяха разгледани и е излишно тук да се повтаря същият анализ. Освен ако се е отклонил от курса, самолетът, изглежда, е паднал между островите Крукид и Гранд Търк вероятно поради повреда в конструкцията, експлозия или повреда в двигателите. Самолетът имал два двигателя, така че повредата на единия от тях незабавно би създавала критично положение и пилотите може би са били прекалено заети да се оправят с повредите, за да имат време да предадат сигнал за помощ.

Ако самолетът е започнал да пада, пилотът вероятно е трябвало да кацне във водата през нощта с повреден самолет. Небето било облачно, вълните – високи от половин до един метър, а скоростта на вятъра – 15 възла (8 м/сек.). Макар да може да се каже, че атмосферните условия били добри, вълните и вятърът са могли да създадат проблеми за повреден самолет, кацащ на вода в мрак.

Към края на 1973 г. Международното бюро за „неидентифицирани летящи обекти“ (НЛО) публикува поредица от статии⁵⁷, в които пише: „Не можем да не си задаваме въпроса, дали самолетът «С-119» не е бил заловен от НЛО“. Изглежда, че по време на изчезването на самолета космическият кораб „Джемини-4“ бил в полет и космонавтът Джеймс Макдивит видял един НЛО с „пипала“. Няколко минути по-късно Макдивит и Ед Уайт видели друг (същия?) обект над Карибско море. Тъй като според Бюрото се сметнало, че самолетът „С-119“ може да е бил заловен от НЛО, започнало пълно разследване. (В статиите не е казано ясно дали тези опасения са били на Военновъздушните сили, или на самото Бюро и кой е започнал разследването.) Изследването на филмите, заснети от космонавтите, не показало нищо, което да прилича на

57. „Миднайт“, 15 октомври 1973 г., с.11; 22 октомври, с.11; 29 октомври, С.7.

изкуствен спътник, и до днешен ден – твърди Бюрото – няма обяснение за този НЛО.

Според информацията от онова време на 4 юни Макдивит съобщил за обект, от който, изглежда, стърчали навън големи стрели. Специалисти и компютри в продължение на няколко дни се опитвали да открият какво е прелетяло край космонавтите на разстояние приблизително 10 до 20 мили. Най-напред предположили, че става въпрос за „Пегасъс-2“, огромен изкуствен спътник с подобна на ръка антена, дълга 30 метра, но по-късно изчислили, че по това време той се е намирал на повече от 100 мили от мястото на наблюдението. Макдивит описва обекта като бял, цилиндричен и сякаш притежаващ протегнатата навън ръка, но тази „ръка“ може да е била отражение. Според съобщенията във вестниците Макдивит заявил, че според него е била ракета-носител, едно от 1390-те парчета от изкуствени спътници, изхвърлени ракети-носители и други подобни останки, които по онова време се намирали в орбита.

Командуването на Североамериканската противовъздушна отбрана изключва възможността да е бил „Пегасъс-2“ и твърди, че по онова време в този район имало десет парчета космически отпадъци. За известно време се мислело също, че може да е бил нов съветски космически кораб.

Върху филма обектът излязъл като голямо бяло петно върху черен фон, но не успели да го разпознаят с положителност. Космонавтите съобщили, че по време на полета видели два други изкуствени спътника, но те били само точки светлина и не са излезли на филмите. Веднъж покрай тях минал „Пегасъс-2“, но те не го видели.

Свързах се с Джеймс Макдивит и го попитах каква е реакцията му на тази история.

„В отговор на Вашето писмо от 22 януари бих искал да кажа, че по време на полета ми в «Джемини IV» наистина видях нещо, което някои хора биха нарекли НЛО. Смятам от значение да се уточни, че буквите НЛО означават «неидентифициран летящ обект».

Обектът, който видях, продължава да бъде неидентифициран. Но това не означава, че той е космически кораб от някоя далечна планета във Вселената. Не означава също и че не е такъв кораб. Означава само, че съм видял в полет нещо, което нито аз, нито някой друг е успял да идентифицира.“

Януари 1967 Черната седмица

През една „черна седмица“ на януари 1967 г. три самолета с опитни, загрижени за безопасността пилоти и общо осем пътника изчезват по време на къси полети при добри атмосферни условия.

Първата жертва е товарен самолет „Чейс VC-122“, изчезнал при полет от 60 мили от Форт Лодърдейл до Бимини. Двумоторният самолет бил нает, за да се използва при снимането на филма на Лойд Бриджис „Незагиващите“. На северозапад от островите Бимини открили останки и маслено петно, раздалечени на няколко мили, но не успели да установят дали произхождат от изчезналия самолет.

Три дни по-късно две двойки излитат с „Бийчкрафт Боунанза“ от международното летище на Майами за кратка въздушна разходка до Флорида Кийс и обратно. Никой не ги е видял оттогава.

Три дни след това една двойка в нает самолет „Пайпър Апач“ изчезнала при едночасов полет от Сан Хуан, Пуерто Рико, до Сейнт Томас, Вирджинските острови.

И при трите случая имало добри атмосферни условия, не били изпратени сигнали за бедствие и не били намерени никакви останки.

„Чейс VC-122“

„Майами Хералд“, 12 януари 1967 г., с-В1:

От Джон Нордхеймър. „Преустроен военен хидроплан от Втората световна война, използван при снимането на нов приключенски филм от Айвън Торс, е изчезнал в сряда на път за островите Бимини и четиримата души на борда му не са намерени.

...Двумоторният самолет излетял от международното летище Холивуд във Форт Лодърдейл в 9 часа 25 мин. и повече нищо не се знае за него. Един издирващ самолет... около час по-късно видял в Гълфстрийм да плават останки на около 30 мили северозападно от островите Бимини.

«Видяхме варели за бензин, неразтворени парашути и парчета от самолета, но никакви оцелели хора», заяви Джон Моджъри, пилот на спасителния самолет.

По-късно било видяно голямо маслено петно на около 12 мили южно от плаващите останки – мястото, където самолете-тът явно се е

разбил... Следобед хеликоптер на Бреговата охрана се завърна в базата Оупълока с останките, които успял да намери на местопроизшествието: жълточервен варел с вмес-тимост 208 литра, част от колесник и предпазен контейнер за кинофилми.“

Отделното маслено петно не е причина за загадъчност, тъй като по повърхността на океана им мно-го маслени петна от различни източници. Макар да открили мястото на катастрофата и останки от самолета, причината за разбиването му не била определена.

„Бийкрафт Боунанза“

„Майами Хералд“, 18 януари 1967 г., с. В2:

От Робърт Риноу. „Във вторник бе обявена награда от 3000 долара за намирането на едномоторния самолет, който изчезна с четирима жители на Майами на борда. Надеждите... отслабнаха, когато Бреговата охрана не намери никакви следи от самолета след тридневно търсене...“

(Самолетът «Бийкрафт Боунанза») изчезнал, след като излетял в събота следобяд от международното летище на Майами. (Жителите на Майами) се отправили към Норт Кий Ларго и вероятно Маратон и възнамерявали да се върнат през Фламинго и южния Евърглейдс.

Въпреки ограничената видимост и дъжда три самолета на Бреговата охрана във вторник през целия ден обследваха район от 8000 квадратни мили между Майами и Кий Уест. Атмосферните условия провалиха плановете 12 самолета на Гражданската въздушна охрана да се присъединят към издирването... По-голямата част от претърсвания район се състои или от вода, или от блата, където останките от самолета трудно биха се забелязали от търсещите самолети.“

„Майами Хералд“, 21 януари 1967 г., с. В2: „Бреговата охрана продължи интензивното търсене на две двойки от Майами... В петък бе съобщено, че двойките обядвали в «Оушън Рийф Йот Клъб» в Кий Ларго. След като излете-ли отново, двигателят на самолета се повредил, се каза в съобщението...“

„Майами Хералд“, 22 януари 1967 г., с. В1, кол.4:

От Милър Дейвис. „Джон Росън, агент на Управлението за гражданска авиация, разпитвал... гости на «Оушън Рийф Клъб» в Норт Кий Ларго... дали си спомнят да са видели самолета «Бийкрафт Боунанза»)... Един мъж и съпругата му, които ловели риба в морето, си спомнят малък синьобял самолет... Той излетял от пистата и съпрузите каза-ли, че издавал неравномерен пукот, когато се отправил към морето... Ако е паднал във водата, «няма да е останал дълго на повърхността»,

заяви Росън. Самолетът не е конструиран така че да плава върху водата. Когато водите край острова се избистрят, районът ще бъде претърсен отново. Засега обаче Бреговата охрана официално прекрати търсенето.“

„Пайпър Апач“

„Майами Хералд“, 21 януари 1967 г., с.В2:

„Голям брой кораби и самолети се стекоха във водите край Пуерто Рико, за да помогнат при търсенето на дъщерята на американския посланик във Великобритания, нейния съпруг и техния пилот...“

(Посланикът каза), че издирването на самолета и евентуално оцелелите изглежда «доста безнадеждно». Има известни данни, че самолетът може да е попаднал в лоши атмосферни условия по полета от 70 мили, който обикновено трае един час.“

„Майами Хералд“, 22 януари 1967 г., с.В1, кол.2:

От Джеймс Бюканън. "Как е възможно в една седмица (двама) предпазливи пилоти, техните самолети и (петимата им) пътници да изчезнат буквално във въздуха? Най-важният въпрос, който си задават отговорните ръководители на авиацията днес, е: „Можеха ли тези (седем) души да бъдат спасени чрез допълнителни предпазни мерки, взети преди катастрофите, и дали можеха да бъдат спасени след разбиването на самолетите?“

Отговорите за изчезването им може би никога няма да се узнаят. Но те вероятно се крият отчасти в... плановете за полета. Планът за полета, представян в Управлението на полетите, е прост документ, спасил живота на повече пилоти, отколкото може да се предполага. В него накратко се описва откъде ще излети самолетът, по какъв маршрут ще лети, за къде се отправя и което е много важно, кога ще стигне там. Ако даден самолет закъснее да стигне до местоназначението си с 15 минути. Управлението на полетите започва да го издирва...

„(Пилотът на самолета «Боунанза») заяви представител на Управлението на полетите в събота, «беше един от нашите най-непоколебими привърженици на безопасното летене. Той редовно посещаваше събранията, посветени на сигурността. Увещаваеше другите пилоти да регистрират плановете на полетите, където и да отиват.» Въпреки това (той) излетял за двучасов полет, без да каже на никого къде отива или кога да го очакват да се върне... Самолетът бил обявен за липсващ едва в 0 часа 35 мин. в неделя, повече от 12 часа след излитането му и 6 часа след времето, по което четиримата възнамерявали да се върнат в Майами.

«(Пилотът на самолета «Апач») винаги попълваше план на полета»,

заявиха в Сан Хуан представители на Управлението на полетите. «Винаги с изключение на този път.» (Самолетът) бил обявен за липсващ едва девет часа след времето, определено за приземяване.

Във всеки от случаите, ако бяха попълнили планове за полета, издирването щеше да започне почти веднага след времето, определено за приземяване. Във всеки от случаите съществува възможността самолетът да е бил открит, преди да потъне във водата, или пътниците да бъдат спасени, докато се държат за останките...

Средната възможност (на спасителите) да открият липсващия самолет е изключително висока. При условие, че пилотът е дал план за полета.

Също като при много други изчезвания, като например на самолетите „Стар Тайгър“ и „Стар Ариел“ и кораба „Марин Сълфър Куийн“, дългото забавяне, преди да започне търсенето, може би е допринесло да не се открие никаква следа от изчезналите самолети. При трите самолета, изчезнали през „черната седмица“ на януари 1967 г., мястото на катастрофата било намерено само в случая със самолета „Чейс УС-122“, при който търсенето започнало само минути, след като той закъснял.

Декември 1967 „Уичкрафт“

Седмицата около Коледа през 1967 г. взела нови жертви в Бермудския триъгълник. Двама души от Флорида изчезнали в морето, отдалечени само на една миля от Майами Бийч. Те тръгнали на нощна разходка със седемметровата моторница „Уичкрафт“, за да погледат коледните светлини на града откъм океана. В 21 часа на 22 декември в Бюрото на седми окръг на Бреговата охрана в Майами се получило съобщение от двамата мъже, че гребният винт на лодката се натъкнал на някакъв потънал предмет и двигателят можел да работи само със силни вибрации. Корпусът не бил повреден, а лодката почти не можела да потъне, заради вградените в нея плавателни камери. На Бреговата охрана съобщили, че няма непосредствена опасност, но се налага да ги изтеглят на буксир до пристанището. Само след минути спасителите тръгнали и двамата мъже при спасителен буй № 7 нямало какво да правят освен да си почиват и да наблюдават гледката.

Корабът на Бреговата охрана стигнал до мястото на произшествието за деветнадесет минути, но не открил нищо – нито лодка, нито хора, нито спасителни жилетки. Мъжете изчезнали някак си, докато ги осветявали светлините, които тръгнали да наблюдават.

Няколко дни по-късно Бреговата охрана прекратила часовото търсене, като съобщила, че мъжете „се смятат за изчезнали, но не за загинали в морето“.

„Майами Хералд“, 22 декември 1967 г., с. 2: ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ЗА МАЛКИТЕ ЛЮДКИ „...ветрове със скорост 10 до 20 възла. Вълни с височина от един до два метра и вълнения във вътрешните води.“

„Майами Хералд“, 24 декември 1967 г., с. В1: От Арнълд Маркоуитс и Пат Сийли. "Един пенсиониран хотелиер и негов приятел свещеник, които тръгнали с лодка в океана, за да погледат празничното осветление на Майами в петък през нощта, все още не са намерени въпреки масовото търсене, в което участвуват Бреговата охрана, Въздушнопатрулната служба на гражданската авиация и частни лодки и самолети.

Дан Бърак... и отец Падриг (Патрик) Хоргън от ... Форт Лодърдейл са изчезнали със седемметровата моторница на Бърак „Уичкрафт“.

В петък през нощта Бърак съобщил по радиото на Бреговата

охрана, че лодката се повредила на около една миля от Майами Бийч...

От Бреговата охрана потвърдиха, че съобщение за бедствие било получено по радиотелефона в петък през нощта и че на Бърак му било казано да изстреля ракета след около двадесет минути, за да ориентира спасителния катер за местоположението си.

Спасителният екипаж не видял никаква ракета и не била осъществена отново връзка по радиото с „Уичкрафт“.

Силните ветрове, духащи откъм север и североизток, разпенвали Атлантика в килим от пяна, на чиито фон бяла лодка като „Уичкрафт“ трудно можела да се види.

Издирването в петък обхванало 1 200 квадратни мили, като от Майами достигнало до Делри Бийч и островите Бимини...

„Дан е опитен моряк и добър навигатор, сподели (един негов приятел). Не зная дали отец Хоргън може да плува, но Дан може, и нито един от двамата не е човек, който да изпадне в паника при бедствено положение.“

„Освен това на лодката имаше всички необходими средства за спасяване.“

„Майами Хералд“, 29 декември 1967 г., с.В2:

„В сряда Бреговата охрана прекрати петдневното търсене по въздух и вода... Двамата мъже... и «Уичкрафт» въобще не били видени.

Както съобщи Бреговата охрана, претърсването обхванало район от Исламората на север до Сейнт Огъстин и в открито море до 120 мили – около 24 500 квадратни мили.“

След като се прочете версията за инцидента с „Уичкрафт“, както се предава в Легендата за Бермудския триъгълник, лесно можем да си представим как двамата, приятели седят на палубата с крака върху перилата и с наслаждение наблюдават неподвижната, безшумна красота на градските светлини.

В същност времето било доста бурно, и то в продължение на няколко дни. Вятърът духал достатъчно силно, за да образува бели гребени на една миля в открито море, а за вълните се съобщава, че могли да бъдат високи до два метра. Като останала без двигател, лодката не можела да се направлява срещу вълните и лесно би могла да бъде залята.

Лодката не се намирала в точно определено място, както се твърди в Легендата, а трябвало да изстреля ракета, за да покаже на катера от Бреговата охрана къде се намира. Без ракетата Бреговата охрана трябвало да претърсва огромен район. В тъмна нощ, при море, „разбито на килим от бяла пяна“, вероятността да се намери бяла лодка в неизвестно

местоположение била почти нулева. Шумът на вятъра и вълните сигурно са заглушавали всякакви викове за помощ, а времето, през което човек може да остане жив във водите на океана през зимата, дори край Флорида, е твърде ограничено.

Малко вероятно е Бреговата охрана да съобщи, че лодката „се смята за изчезнала, но не потънала в морето“, след като била търсена в продължение на пет дни. Много от изказванията, приписвани на Бреговата охрана и на Военноморските сили при отчети за загадки в Бермудския триъгълник, са се оказвали неверни в случаите, когато има налице доклади за катастрофите. За съжаление няма доклад за това произшествие, така че твърдението не може нито да бъде доказано, нито да се опровергае. По същата причина съдържанието на съобщението за бедствие и предполагаемото местоположение на лодката при определен буй също не могат да бъдат доказани или опровергани, но версията във вестника се различава значително от версията, която се разправя в Легендата.

Май 1968 „Скорпиън“

„Скорпиън“, подводница с ядрени двигатели и 99 души екипаж на борда, нарушава радиомълчанието около полунощ на 21 май 1968 г., за да съобщи, както е обичайно, на своята база в Норфък координатите си. Тогава тя се намирала близо до Азорските острови и плавала към базата си от Средиземно море, където била включена в състава на Шести американски флот. Когато не пристигнала навреме, започнало масово издирване, но нито следа от нея не била открита. Официално я вписали като „загинала“.

Пет месеца по-късно изследователският кораб „Мизар“ открил и фотографирал разбит корпус на 400 мили югозападно от Азорските острови, за който се смята, че е подводницата „Скорпиън“. Той се намирал на дълбочина над 3000 метра. Военноморските сили не успели да определят причината за гибелта, но моряците-ветерани от района знаят, че курсът на обречената подводница минавал през ползващия се с лоша слава Бермудски триъгълник.

Отначало съществувала надеждата, че командирът на „Скорпиън“, капитан трети ранг Слатъри, е забавил приближаването си през плитките води на континенталния шелф заради бурята и вълните с височина до шест метра, които бушували в района. Когато надеждите изчезнали, започнало търсене на оцелели моряци и останки и била назначена следствена комисия, която да разследва случая.

На 29 май самолет на Военноморските сили, летящ край Норфък, уловил радиосъобщение, придружено от кодовото наименование на „Скорпиън“, но се установило, че то е фалшиво. Корпусът, открит на 100 мили от Норфък, се оказал, на подводница, потопена през Втората световна война. През юни Военноморските сили уведомили семействата на моряците, че подводницата се смята за погинала, но че търсенето ще продължи.

Дълбочината, на която „Скорпиън“ можела да се потапя, била ограничена, тъй като подобренията по сигурността, препоръчани след гибелта на „Трешър“ през април 1963 г., били завършени само частично. Подводницата се смятала за достатъчно сигурна, макар да се оспорвало дали редовната система за изплаване на повърхността е достатъчна, а се

знаело, че системата за изплаване по спешност е дефектна и не действувала. Подводницата се сблъскала с един шлеп в Неапол, но при прегледа се установило, че няма повреди.

Когато през юни броят на издирващите кораби бил намален, списание „Нюзуик“ съобщило, че Военноморските сили притежават записи от подводните устройства за улавяне на звуци, които записвали смачкването на корпуса на 21 май на около 450 мили югозападно от Азорските острови. Министерството на отбраната продължило да пази мълчание, когато „Нюзуик“ съобщило, че Военноморските сили претърсват района с фотографски съоръжения. През октомври адмирал Мурър разкрил, че океанографският изследователски кораб „Мизар“ е фотографирал част от корпуса на 400 мили югозападно от Азорските острови, но че е малко вероятно да се извадят някои останки. Следствената комисия се събрала отново, за да разследва въпроса по-нататък.

„Аризоуна Рипъблик“, 1 февруари 1969 г. с.1: ВАШИНГТОН („Уошингтън Поуст Сървис“)… Военноморските сили разкриха, че една седмчленна следствена комисия не е успяла да намери обяснение за гибелта на „Скорпиън“, която потъна през май...

Досега единствените данни за „Скорпиън“ идват от снимките, направени с подводни камери от изследователския кораб „Мизар“.

В незасекретената част от разследването, която бе публикувана вчера, Военноморските сили заявяват, че отпадат две възможни причини за потъването:

Натъкване на подводен хребет, издигащ се от океанското дъно, или повреда в ядрения енергиен агрегат на подводницата.

Уточнява се, че в района, където подводницата е потънала, няма подводни хребети и в съобщението се заключава, че след като са изслушани показанията на специалисти, може да се отхвърли възможността причина за катастрофата да е повреда в ядрения агрегат.

Комисията също смята, че „гибелта на «Скорпиън» не може да се припише на забавеното завършване на цялата програма за сигурност на подводницата“...

В съобщението се казва: „Комисията не е открила каквито и да са доказателства, които да сочат към престъпни намерения или саботаж.“

Комисията също не открила никакви доказателства, които да подкрепят версията за възможно сблъскване с друга подводница или с кораб, защото „никакъв американски кораб не е съобщил за такова сблъскване, нито е съобщено нещо подобно от кораб на друга нация“.

В целия доклад Военноморските сили изтъкват, че екипажът бил

много опитен и стабилен и би реагирал бързо на всякакво извънредно положение.

„Нахлуването на вода обикновено бързо се отстранява от добре обучените и опитен екипаж на «Скорпиън»“, се казва в доклада.

„Макар снимките да не дават указания, че гибелта на подводницата се дължи на експлозия на торпедо, се казва в доклада, Комисията разгледа тази възможност.“

На снимките, направени от „Мизар“, се вижда, че надстройката на подводницата е невредима, но е полегнала встрани на повече от 30 метра от носовата част на „Скорпиън“.

Макар потъването на „Скорпиън“ често да се смята за брънка от тайните на Бермудския триъгълник, катастрофата станала много по-близо до Африка и Португалия. Подводницата „Трешър“, която също понякога се споменава във връзка с Бермудския триъгълник, потънала на 220 мили източно от нос Код на 10 април 1963 г. Разбитият ѝ корпус бе намерен няколко месеца по-късно от батискафа „Триест“.

Разследването от конгреса показва, че вероятната причина за катастрофата е повреда на водопроводна тръба в машинното помещение.

Няколко други подводници са изчезнали напълно и извън Бермудския триъгълник. Няколко месеца преди загубата на „Скорпиън“ две подводници – френската „Минерва“ и израелската „Дакар“ – изчезнаха в Средиземно море. И от двете не бе открита никаква следа.

Две години по-късно френската подводница „Евридика“ изчезна на няколко мили от мястото, където бе потънала „Минерва“. Макар една геофизическа лаборатория да бе записала силна експлозия и по-късно „Мизар“ да намери голяма секция от подводницата, причината за катастрофата не можа да се установи.

Подобно на други скъпо струващи машини, ядрената подводница може да загине поради повреда на сравнително евтина част. През март 1973 г. подводницата „Грийнлинг“ на Военноморските сили на САЩ, която плавала край Бермудските острови, се потопила на много по-голяма от нормалната за нея дълбочина, но успяла да се завърне в пристанището си, когато открили навреме грешката. Един от моряците твърдял, че подводницата се намирала само на 60 метра от дълбочината на смачкването ѝ, около три мили (5560 м). Едва избягнатата трагедия, която почти постави в морската история „Грийнлинг“ наравно с „Трешър“ и „Скорпиън“, била причинена от неизправен дълбокомер. Той без малко щял да приобщи подводницата към Легендата за Бермудския триъгълник.

Юли 1969 Пет изоставени кораба

На 10 юли 1969 г. „Тинмът Електрон“, дванадесетметров тримаран, бил намерен изоставен между Бермудските и Азорските острови. Самолети и кораби търсили безуспешно единствения член от екипажа на яхтата – Донълд Кроухърст – ветроходецът, който водел в състезанието около земното кълбо.

Яхтата била петият⁵⁸ изоставен плавателен съд, намерен в този район за единадесет дни, което дало повод на представител на „Лойд“ да възкликне: „Рядко се получават подобни съобщения от толкова малък район в такъв огромен океан. Доста странно е!“

От известно време имало добри атмосферни условия в този район, който между другото е много близо до мястото, където „Мери Селест“ бил намерен преди почти един век. Специалист, който се занимава с изучаването на Бермудския триъгълник от много години, заяви, че не би се учудил, ако се окаже, че всичките екипажи са били отвлечени от „лятащи чинии“, тъй като не съществува по-добро място в света за намиране на екземпляри, отколкото в малка лодка сред огромния празен океан.

Няколко седмици след това бе съобщено за намирането на неопровержими доказателства, че Кроухърст се е самоубил, като скочил през борда⁵⁹ но изоставянето на четирите други яхти, включително и на „Вагабонд“, управлявана от шведа Петер Валин, не бе обяснено.

„Тинмът Електрон“⁶⁰

„Таймс“ (Лондон), 11 юли 1969 г., с.1:

От Джоунас Смит. „Снощи бе изказано опасението, че До-нълд Кроухърст, самотният ветроходец, който плава около земното кълбо, е загинал само няколко дни, преди да завърши пътешествието си.

Тримаранът му «Тинмът Електрон», с който се надявал да спечели 5000 английски лири за най-бързо околосветско плаване в състезанието

58. Някои от предишните автори твърдят, че в района били намерени четири лодки, а други съобщават за пет. Правилна е последната цифра. Б. а.

59. Поне един от авторите, които пишат за инцидента с Кроухърст, пропуска да спомене за самоубийството му. Б.а.

60. Някои автори погрешно пишат „Тинмът Електроник“. Б.а.

«Гоулдън Глоуб Рейс», организирано от «Сънди Таймс», бе намерен изоставен на около 700 мили югозападно от Азорските острови.

От ветроходеца нямало никакви следи, нито пък нещо подсказвало какво му се е случило. Книгите, документите, магнитофонните ленти и дневникът на Кроухърст били намерени непоктнати... Спасителната лодка и спасителният сал се намирали на тримарана...

Той беше фаворит за спечелване на наградата от 5000 английски лири за най-бързо околосветско плаване без прекъсване...

Снощи Тинмът, където се подготвяше надпис «Добре дошъл у дома, Донълд», голям прием, шампанско и посрещане като на герой, изпадна в скръб. Карнавалната възбуда се замени с траур.“

„Таймс“ (Лондон), 12 юли 1969 г., с.4:

„Търсенето на мистър Донълд Кроухърст... бе прекратено късно снощи...“

„Ню Йорк Таймс“, 27 юли 1969 г., с.21: ЛОНДОН, 26 юли – „Тази вечер бе съобщено че Донълд Кроухърст, изчезналият британски ветроходец, за когото се смяташе, че плава по последния етап от околосветското си пътешествие, въобще не е напуснал Атлантическия океан през 243-те дни, през които е бил в морето.

Лондонският «Сънди Таймс», организатор на околосветското състезание за яхти, пише... «прегледът на записките в дневника показва, че той изпращал «заблуждаващи» съобщения по радиото за координатите си и към края на плаването изпитвал значително умствено напрежение...»

До 10 юли, когато тримаранът бе намерен... мистър Кроухърст се смяташе за фаворит при спечелването на наградата от 5 000 английски лири (12 000 долара), предложена от «Сънди Таймс» за най-бързото преплаване.

Ако се беше завърнал, пише вестникът, той не би имал право на никаква награда.

В същност той преплавал около 4500 мили в Атлантическия океан по блуждаещ курс към Южна Америка. Освен това пристанал за два дни някъде на суша... докато ветроходците, участващи в състезанието, трябвало да преплават около света, без да докосват сушата.“

Проверката⁶¹ на дневниците, магнитофонните ленти и кинокамерата, намерени в яхтата, доказала без никакво съмнение, че Кроухърст не

61. Проверката била извършена от Никълас Томалин, редактор в „Сънди Таймс“, (организатор на състезанието), и Рон Хол. Подробностите са описани в книгата им „Странното последно пътешествие на Донълд Кроухърст“. Б.а.

е преплавал около света, както твърдял, а прекарал осем месеца в плаване из южната част на Атлантическия океан, като правел фалшиви вписвания в една поредица от дневници и изпращал лъжливи съобщения по радиото за координатите си. Сър Франсис Чичестър, един от съдиите на състезанието, започнал да подозира Кроухърст още преди намирането на изоставената яхта.

Според разследването Кроухърст изпитвал нарастваща тревога при приближаването към Англия и се колебаел между желанието да спечели състезанието и мисълта да остави някой друг да вземе наградата, така че никой да не проверява дневниците му и фалшивите вписвания в тях. По ирония на съдбата фалшивите съобщения на Кроухърст създали впечатлението, че настига единствения състезател пред себе си – Найджъл Тетли и затова Тетли непрекъснато пресилвал яхтата си, докато тя се разпаднала и потънала недалеч от Азорските острови, като по този начин Кроухърст останал единственият сигурен победител.

Мисълта за мошеническата победа и последвалото неудобство явно взели връх у Кроухърст. Последният му запис в дневника, нанесен на 1 юли, е, че в 11 часа 20 минути и 40 секунди: той „ще се откаже от играта“. Тъй като хронометърът липсвал, изглежда, че той го е взел със себе си до края на палубата и в определеното време прекрачил във водата.

Четирите други изоставени съда

30 юни. Британският кораб „Мейпълбанк“ намерил изоставен осемнадесетметров плавателен съд на няколко мили североизточно от Бермудските острови. Нямамо никакъв оцелял човек.

„Таймс“ (Лондон), 12 юли 1969 г., с.4:

„На 1 юли британският моторен кораб «Мейпълбанк» съобщи, че видял да плава преобърнат край Северозападна Африка осемнадесетметров съд.“

4 юли. „Котопакси“ срещнал десетметрова яхта да плава в превъзходни атмосферни условия, без жива душа на борда.

„Таймс“ (Лондон), 12 юли 1969 г., с.4:

„На 4 юли в средата на Атлантическия океан била видяна яхта, поставена на автоматично управление. В рубката на десетметровата яхта нямамо никого. Но според представител на «Лойд» това не означава непременно, че е била изоставена.“

6 юли. Шведският кораб „Голар Фрост“ намерил яхтата „Вагабонд“

на 6 юли с вдигнати ветрила и в пълна изправност с изключение на това, че нямала никакъв екипаж. Никога не била разкрита тайната на изчезването му.

„Таймс“ (Лондон), 12 юли 1969 г., с.4:

„Моторен кораб прибрал шведската яхта «Вагабонд», след като я намерил изоставена на 2 юли на около 200 мили от мястото, където бе намерен тримаранът «Тинмът Електрон»“.

„Ню Йорк Таймс“, 13 юли 1969 г., с. 11:

„Това била шестметровата яхта «Вагабонд», с която Петер Валин⁶² от Стокхолм плавал сам към Австралия.“

8 юли. Британският танкер „Хелизома“ намерил една единадесет-метрова яхта без екипаж между Бермудските и Азорските острови. Няма никакви указания защо екипажът ѝ я напуснал.

„Ню Йорк Таймс“, 13 юли 1969 г., с.П:

„(Дрейфувашата лодка била) преобърнат единадесетметров съд.“

„INFO Джърнъл“, есента на 1969 г., с.5:

8 юли 1969 – „Британският танкер «Хелсона» минал покрай преобърнатата яхта; не се съобщават размерите ѝ; дъното ѝ било обрасло с ракообразни.“

Обширното изследване показва, че когато лодките били намерени, преобладавали добри атмосферни условия. Няма сведения за бури в този район, нито някой кораб е съобщавал за проблеми. За първия ураган през сезона „Ана“ се съобщава едва на 31 юли. Книгата на Томалин и Хол за Кроухърст също потвърждава състоянието на атмосферните условия.

Предидшните съобщения за инцидента обаче не споменават, че яхтата, намерена на 30 юни, била с дъното нагоре и била видяна по-близо до Африка, отколкото до Бермудските острови.

Яхтата, открита на 4 юли, явно е била на „автоматичен пилот“ и не е имала никакви проблеми.

Изоставянето на „Вагабонд“, едномачтова, шестметрова яхта, не е обяснено и до днес. Не е проверено дали последното вписване в дневника действително е направено на 2 юли и няма начин да се разбере колко дни или мили тя е дрейфувала.

Предидшните съобщения не разкриват, че намерената на 8 юли яхта била преобърната и обрасла с ракообразни. Тя явно е плавала така доста

62. Понякога първото име на Валин се дава Уилям. Не успях да установя кое е правилно. Б.а.

време.

„Тинмът Електрон“ била намерена от „Пикарди“ в място с координати $33^{\circ}13'$ северна ширина, $40^{\circ}28'$ западна дължина, или на около 700 мили югозападно от Азорските острови и на 1300 мили североизточно от Бермудските острови. Местоположението на другите намерени съдове не се дава точно, макар всички указания да са, че се намирали в същия район с яхтата на Кроухърст, който е далеч от Бермудския триъгълник.

Август 1969 Бил Верити

През август 1969 г. мореплавателят Бил Верити от Форт Лодърдейл, щата Флорида, изчезнал на север от Пуерто Рико с шестметрова ветроход „Брен-дан дъ Боулд“. Той и преди прекосявал сам океана в 3,5-метрова лодка и бил опитен моряк.

През 1969 г. Бил Верити отплавал от Ирландия в лодка, построена по модела на плавателния съд, който той смята, че вероятно е използвал ирландският монах Брендан Храбрия, за да преплава до Флорида през 550 г.

На 21 август 1969 г. Бреговата охрана отправи искане до всички кораби да се оглеждат за Верити, за когото се знаело, че е в опасна близост до урагана „Деби“. Нищо не се чуло, докато той не пристигнал на остров Сан Салвадор на 14 септември и споделил, че се мислел за „загинал“.

На 30 ноември 1973 г. говорих по телефона с Верити, който тогава се намираше в „Баунти Лонч, Инк.“ в Ню Йорк и строеше лодка, с която възнамеряваше да повтори плаването на капитан Блай.

Той ми разказа за преживяването си, свързано с урагана „Деби“, и как в продължение на пет дни наблюдавал най-красивата изява на вятъра, вълните и светкавиците, които някой може да види, и че наистина завършил плаването.

Развесели се, когато научи, че е обявен за жертва на Бермудския триъгълник, но каза, че това не е ново за него, защото преди също съобщавали, че е изчезнал в няколко други места.

Ноември 1970 „Джили Бийн“ и „Пайпър Команч“

През ноември 1970 г. Бермудският триъгълник взел още две жертви. Моторницата „Джили Бийн“ изчезнала край Бахамските острови, а самолетът „Пайпър Команч“ се изпарил при полет от Уест Палм Бийч до Ямайка. Нито лодката, нито самолетът изпратили сигнал за помощ.

„Майами Хералд“, 26 ноември 1970 г., с.22D:

„ТРИЪГЪЛНИКЪТ» ПОГУБИ САМОЛЕТ, ЛОДКА

Ползващият се с печална слава Бермудски триъгълник в Атлантическия океан взе още две жертви край Бахамските острови – едномоторен самолет и тринадесетметрова моторница.

Самолети на Бреговата охрана и на Военновъздушните сили търсят изчезналия самолет и моторницата, които не са се обаждали, след като напуснали Южна Флорида... Моторницата отплавала от Майами на 15 ноември на път за остров Андрос, а самолетът отлетял в понеделник следобед от летището на Уест Палм Бийч на път за Ямайка.

На борда на моторницата се намирали собственикът й... съпругата му, вероятно още един пътник и домашното им куче. От Бреговата охрана съобщиха... че на борда имало товар от пет тона газирана вода.

Самолетът, модел «Пайпър Команч», притежание на летателно бюро в Орландоу, излетял от летището на Уест Палм Бийч в 15 часа 45 мин. в понеделник за четиричасов полет с достатъчно гориво, за да остане във въздуха шест часа. Заедно с пилота в него се намирали... още двама жители на Атланта.“

„Майами Хералд“, 28 ноември 1970 г., с.28:

„БЕРМУДСКИЯТ ТРИЪГЪЛНИК ВРЪЩА МОТОРНИЦАТА

От Ричард Уолъс. «Джили Бийн» най-спокойно доплава в Майами с падането на нощта в петък. Тримата души на борда на тринадесетметровата яхта не знаели, че са причина за щастлив завършек на интензивното издирване по въздуха и морето, организирано от Бреговата охрана.

«Един от нашите хеликоптери ги видя да плават спокойно към Гавърнмънт Кът малко преди залез слънце», съобщи представител на Бреговата охрана в Майами.

Шест разузнавателни самолета... два катера и три по-малки съда претърсваха ивица от 30 000 квадратни мили в Атлантическия океан край Бахамските острови в комбинирано издирване на «Джилс Бийн» и изчезналия малък самолет.

Никаква следа от самолета с трима души от Атланта на борда не е била намерена... до петък вечерта. Търсенето на самолета бе прекратено и няма да бъде подновено, освен ако Бреговата охрана получи нови данни за местонахождението му...

Тримата души на борда на «Джилс Бийн» не са имали никакви неприятности и въобще не знаели, че ги търсят...

«Съобщението, че е изчезнала, бе направено от сина на собственика, заяви представител на Бреговата охрана. – Бил е повечко разтревожен.»

Смяташе се, че «Джилс Бийн» и изчезналият самолет... са станали жертва на ползващата се с печална слава зона в Атлантическия океан, известна под името Бермудския триъгълник.“

Случаят с „Джилс Бийн“ показва с каква готовност Бермудският триъгълник се обвинява за всяко произшествие в района. Новината, че моторницата се завърнала благополучно, не била разгласена така нашироко, както първото съобщение за „изчезването“ ѝ. Инцидентът показва също, че търсещите могат да не открият търсения обект, макар и той да се намира в претърсвания район. Издирването на „Джилс Бийн“ продължило поне три дни, но никой не видял моторницата, преди тя да доплава до пристанището.

Самолетът „Пайпър Команч“ не бил въобще намерен. Това е явно още един случай, в който търсенето се забавило поради настъпилия мрак. Според всички налични данни по време на изчезването атмосферните условия били добри. Самолетът излетял в 15 часа 45 мин. за полет от четири часа и за последен път го чули 31 минути по-късно. Макар специфични подробности да не се дават в докладите нито на Управлението на полетите, нито на Военнотранспортното командване, вероятно не е съществувала загриженост за съдбата на самолета преди поне 17 часа 30 мин., докато закъсняло съобщението за координатите му (при условие че пилотът бил регистрирал план на полета) и още по-вероятно – чак до 20 часа, когато закъснял да се приземи в Ямайка. Всички описания на инцидента са непълни, но изглежда, че търсенето започнало едва на следващата сутрин, а до това време океанът разполагал поне с дванадесет часа, за да скрие останките.

Времето от деня е важно и поради няколко други причини. Първо,

според доклада за произшествието на Управлението на полетите пилотът имал удостоверение само за частен пилот, без категория за летене по уреди. Пилот, който се отдалечава от осветени зони през нощта, се нуждае от познания за летене по уреди, почти толкова, колкото и пилот, който лети при лоши атмосферни условия, тъй като положението е почти еднакво. И в двата случая той е лишен от всякакви външни видими белези и трябва да управлява самолета си и да го насочва в правилна посока, изключително като ползва уредите. Пилот, който не може да лети по уреди и попадне в каквито и да са условия освен в много добри, незабавно изпада в критично положение.

Вторият фактор, свързан с времето, е, че ако в самолета се появила повреда след 17 часа, пилотът е трябвало да кацне във водата в тъмнина, което би увеличило значително вероятността от катастрофа.

Април 1971 „Елизъбет“

Петдесет и осемметровият преустроен тан-кодесантен кораб „Елизъбет“ в началото на април 1971 г. отплавал от Форт Лодърдейл за Венецуела с товар от отпадъчна хартия. Собствениците на 2000-тонния кораб с база в Ню Джърси – „Ориноко Шипинг Къмпани“ – на пети април получили съобщение, че той минава покрай Бахамските острови. Друго съобщение след това не било получено. Не намерили никаква следа от кораба въпреки масовото търсене по целия му маршрут.

Тъй като бил „старо корито“, слуховете твърдели, че се е разцепил и потънал. Но в такъв случай районът, където се провеждало търсенето, щял да бъде осеян със стотици бали плаваща хартия, които не могат да не се видят. Какво ли е могло да се случи с „Елизъбет“?

Едната възможност е да е потънал, без да се разцепи – тогава районът нямаше да е осеян с хартия.

Не постигнах успех в търсенето на информация за „Елизъбет“. В регистрите на „Лойд“ не можа да се открие нищо. Нямаше съобщения за него в „Ню Йорк Таймс“ и нищо в „Майами Хералд“ чак до 15 април. Отделът за регистриране на потъналите кораби към Бреговата охрана ми съобщи, че макар да има много кораби с това име, никой от тях няма дори приблизително 2000 тона, никой не е преустроен в танкодесантен кораб и никой не е вписан като потънал. Американското параходно управление не можа да открие регистрацията на кораба или на компанията „Ориноко Шипинг“.

Претърсих раздела на притежателите в справочника „Морски търговски съдове на САЩ“ и не открих компанията, а тя не беше вписана и в няколко други морски справочници.

Възможно е и компанията, и корабът, макар да бил базиран в Ню Джърси, да са притежание на чужденци. В такъв случай нито компанията, нито корабът щяха да са вписани в списъците на Бреговата охрана и на Американското параходно управление. Възможно е в Легендата името на кораба да не се предава правилно.

Няма съобщения за бури по онова време. Обратно, през април Флорида била наред най-тежката суша от петнадесет години насам. В

Евърглейдс бушували пожари, а в градовете водата се разпределяла по режим.

Октомври 1971 „Ел Карибе“

През нощта на 15 октомври 1971 г. корабът „Карибе“ на път от Колумбия за Доминиканската република съобщил по радиото, че ще влезе в пристанището в 7 часа на следващата сутрин. 103-метровият товарен кораб, най-големият съд в търговската флота на Доминиканската република, след това не бил нито видян, нито чул.

„Сан Хуан Стар“, 16 октомври 1971 г., с.1:

От Ивон Белцър. „Притежателят на товарния кораб «Ел Карибе», който закъснява вече четири дни по маршрута си от Баранкиля, Колумбия, за Санто Доминго, заяви в петък, че... междувременно корабът се търси усилено... от четвъртък в район от 36 000 квадратни мили на Карибско море.

Корабът с екипаж от 28 доминиканци и двама колумбийци на борда се обадил за последен път по пладне на 10 октомври, (неделя), в деня, след като отплавал от Баранкиля, натоварен с циментов клинкер.

Капитанът на кораба Селсо Ескеа съобщил в неделя по радиото в Санто Доминго, че се намира на 240 мили от Баранкиля и очаква да влезе в доминиканско пристанище около 5 часа във вторник.

Бордас каза, че Ескеа винаги се обаждал в компанията на всеки 24 часа и това била една от причините, поради която смятал, че корабът може да е отвлечен от пирати.

Той заяви, че ако корабът е заседнал или е потънал, радиопредупредителната му система е щяла автоматично да изпрати сигнал за бедствие. Двамата спасителни надуваеми сала на кораба също били оборудвани с радиофарове...

«Моето впечатление е, че «Ел Карибе» е отвлечен в деня, след като е отплавал от Баранкиля – заключи той. – Когато някой кораб бъде отвлечен, няма съобщение по радиото.»

Бордас сподели предположението си, че няколко колумбийски партизани са могли да се скрият на неговия кораб, защото «в Колумбия е твърде трудно да се отвлече самолет, но е много лесно да се качиш на борда на кораб».

Междувременно представител на Бреговата охрана събщи, че търсенето на «Ел Карибе» ще продължи...

По морския маршрут на «Ел Карибе», дълъг 580 мили, не е имало много движение поради стачката по източното крайбрежие.“

„Сан Хуан Стар“, 19 октомври 1971 г., с.3:

От Маргът Прийс. „Местонахождението на товарния кораб «Ел Карибе» може да остане загадка... тъй като Бреговата охрана прекрати търсенето в понеделник, а източници в Хавана твърдят, че той не е в Куба...“

„Сан Хуан Стар“, 23 октомври 1971 г., с. 14: От Ивон Белцър. "Заседналият на плитчината Китасуено край Никарагуа кораб, за който се смяташе, че е изчезналият доминикански товарен кораб „Ел Карибе“, се оказва... либерийският товарен кораб „Никодемос“...“

Според представител на Бреговата охрана засега съдбата на кораба „остава загадка“.

„Известия на Лойд“, 23 ноември 1971 г.:

КАРИБЕ. Лондон, 22 ноември. "В отговор на запитване агентите на „Лойд“ в Баранкиля пишат с дата 16 ноември: Няма никакви новини от моторния кораб „Карибе“.

Плъзнали много слухове, но съдбата на кораба не била узната. Цитира се пенсиониран доминикански моряк, който казал, че е потънал, тъй като било невъзможно на борда да се промъкнат достатъчно хора, за да отвлекат толкова голям кораб. Отвлечането през февруари 1974 г. на 11 000-тонен товарен кораб в Пакистан обаче доказва, че не би било толкова трудно да се завземе „Ел Карибе“, който е значително по-малък съд.

През януари 1974 г. получих писмо от генералния администратор на един вестник, излизащ в Санто Доминго, който по съвпадение се нарича „Ел Карибе“. Той пише, че според приятели на капитан Ескеа при последното му плаване корабът претърпял сериозни повреди и те също били на мнение, че корабът е потънал. Не се уточняваха повредите.

На 18 ноември 1971 г. приятели на моряците помолили президента Балагер да предприеме необходимите постъпки, за да се установи дали корабът е бил отвлечен, но до януари 1974 г. не е получено нито потвърждение, нито опровержение.

Според Легендата корабът изпратил съобщение през нощта на 15 октомври, в което се казвало, че ще пристигне в пристанището рано на следващата сутрин. Вестниците обаче пишат, че последното съобщение по радиото е получено по пладне на 10 октомври и в него се казвало, че корабът ще пристане рано сутринта на 12 октомври. По време на изпращане на съобщението корабът не се е намирал близо до пристанището, а

в открито море – някъде между Венецуела и Санто Доминго.

Не можах да открия никакви съобщения за бури в района по времето, когато изчезнал „Ел Карибе“, но това не е положително доказателство за добри атмосферни условия.

Февруари 1972 „В. А. Фог“

Сто седемдесет и пет метровият „В. А. Фог“ изчезнал някъде на юг от Галвистън на или малко след 1 февруари 1972 г. Танкерът трябвало да навлезе в Мексиканския залив, за да промие танковете си и да се върне. Търсенето му започнало малко след като не се върнал навреме. Макар останки да били намирани почти всеки ден, корабът бил открит едва на 14 февруари, когато леководолази открили останки от разбития му корпус на юг от Фрийпорт на дълбочина 27 метра.

От Бреговата охрана не можеха да кажат какво е станало с моряците, тъй като всичките 35 души са изчезнали. Смразяващата кръвта част от историята е, че тридесет и деветият човек, капитанът, бил намерен седнал в кабината си, с чаша за кафе все още в ръката му.

Каква може да е причината корабът да потъне толкова бързо, че да не е изпратен автоматично сигнал за помощ, моряците от екипажа да не са могли да използват спасителните съоръжения, а животът на капитана да е завършил без предупреждение? Загадката, изглежда, няма рационално обяснение.

„Галвистън Дейли Нюз“, 14 февруари 1972 г., с.1:

От Дейвид Лайънс. „В неделя мистерията около кораба «В.А.Фог» бе поне частично разгадана, когато леководолази разпознаха намерените по-рано останки по дъното на Мексиканския залив.

Разбитият корпус под водата се намира на дълбочина 27 метра, приблизително на 50 мили югоизточно оттук...

Леководолази от «Мис Фрийпорт»... които със своите хидролокатори открили танкера в събота, разчели името на постигнатия от зла съдба кораб върху корпуса му...

«В. А. Фог» отплавал от Фрийпорт на 1 февруари, за да се отдалечи на 50 мили от брега и да промие празните си танкове, които преди това съдържали бензол, взривоопасен въгле-водород. Корабът носел също товар от ксилол. След почистването на танковете, той трябвало да се върне в Галвистън, но след отплаването му от Фрийпорт за него и хората на борда не се чуло нищо повече.“

„Галвистън Дейли Нюз“, 15 февруари 1972 г., с.1:

От Джоуел Къркпатрик. „В понеделник леководолази забелязали

трупове на борда на разбития от експлозия танкер «В. А. Фог»...

Източник във Фрийпорт съобщи, че леководолазите, които извадили някои останки... забелязали напълно облечено човешко тяло да плава в шурманската рубка на танкера, а ръката на друго тяло се подавала от останките.

Нито едно от двете тела не изглеждало засегнато от експлозия... но по това време не бил направен опит те да се разпознаят.

„Трябва да е била страхотна експлозия“, сподели източникът.

„Предната палуба е огъната надясно под ъгъл 45°. Голямо парче от носовата част е откъснато встрани...”

Изглежда че... експлозия е разкъсала предната половина на „В.А.Фог“ и той не е могъл да се спаси...

Онова, което е било 175-метров танкер „Т-2“... сега се вижда върху екрана на хидролокатора като останки с дължина 137 метра.

„Галвистън Дейли Нюз“, 16 февруари 1972 г., с.1: От Джоуел Къркпатрик. „Висока три километра и половина гъба от дим с луминесциращ връх израснала през облачния слой пред реактивния самолет на инструктор по летене от НАСА в следобеда, когато танкерът «В.А.Фог» изчезна...”

Според показанията му в началото той помислил, че е изригнал подводен вулкан. Върхът на гъбата имал диаметър над километър и половина и продължавал да нараства.

Първото съобщение за дим във форма на гъба дошло в 16 часа 04 мин. на 1 февруари... „Изглежда като експлозия във водата... Това беше най-голямото нещо, което съм виждал...”

(Един свидетел) каза, че... чул страхотен гръм, идващ някъде откъм Мексиканския залив, от югоизток.

„Разнесе се гръм, а после тътнежът продължи с около пет тътена – каза той – и нямаше нито секунда помежду им.“

„Галвистън Дейли Нюз“, 19 февруари 1972 г., с.1:

„Леководолази... извадиха едно тяло и го пренасят... На разследването в петък друг бивш моряк на разбития и потънал танкер разказа, че е виждал от комина на кораба да изригват искри и дим, докато той превозвал силно запалими химикали.“

„Галвистън Дейли Нюз“, 20 февруари 1972 г., с.1:

„Изваденото от потопения кораб «В.А.Фог» тяло е разпознато предварително като принадлежащо на капитана, съобщи лейтенант Тони Солано от службата на шерифа... Разпознаването вероятно е направено по зъболекарската картотека.“

Катастрофата станала толкова далече от Бермудския триъгълник, че повечето автори дори не я споменават. От двамата, които я описват, единият съобщава за нея без никаква мисъл за загадъчност, докато другият я представя, както я описах в началото. Разследвах втората версия, тъй като е най-вероятно тя да се повтаря в бъдещи статии за Бермудския триъгълник.

Макар очакваните резултати от разследването на Бреговата охрана и многото заведени дела все още да не са налице, няма съмнение, че гибелта на кораба се дължи на експлозия, причинена от летливия му товар. Въпреки че точната причина не се знае, подсказани са възможностите за няколко източника на запалване в кораба.

Остава въпросът, дали капитанът е бил намерен да седи в кабината си и все още да държи в ръката си чаша за кафе. Вестниците не дават подробности по обстоятелствата около откриването на телата. В броя от 15 февруари на „Галвистън Дейли Нюз“ пише „напълно облечено човешко тяло било намерено да плува в шурманската рубка на танкера“, а в броя от 20 февруари на „Хюстън Поуст“ пише, че тялото на капитана „било в шурманската рубка на кораба“. Като се комбинират двете съобщения, изглежда, че тялото на капитана е било намерено да плува в шурманската рубка.

За да бъде сигурен, че заключението ми е правилно, влязох във връзка с няколко души, свързани със случая, обясних им какво се твърди за капитана и ги попитах дали е вярно.

Лейтенант Солано, медицинският следовател на Галвистън, отговори, че той бил в дока, когато донесли трите тела. И трите били извадени от шурманската рубка, а по-късно по отпечатъците от пръстите се установило, че едното тяло е на капитана. Солано заяви, че твърдението за капитана е смешно.

Джоуел Къркпатрик, редактор за града на „Галвистън Дейли Нюз“ отговори:

„Още от самото начало аз писах тук за всичко, което се отнасяше до изчезването на кораба «В. А. Фог».

От първото съобщение за «закъснението» на кораба до началното съобщение за експлозия; разследването на Бреговата охрана; съдебните процеси; борбата на леководолазите да запазят надстройката на кораба като привлекателен обект за туристите – всичко.

През цялото това време никога не чух някой да казва, че когато бил намерен (капитанът), продължавал «да стиска чашата за кафе».

Тялото не бе намерено в кабината му, а в рулевата рубка (до

шурманската рубка) да плава опряно в тавана. Леководолази от Бреговата охрана на САЩ го извадиха. Нямаше съобщение да е стискал нещо в ръката си. Мога само да заключа, че това за кафената чаша е чиста фантазия...

Фактите от продължаващата история на кораба «В. А. Фог» са достатъчно драматични и без «някай» да ги преобразява с фантазията си.“

На 16 януари 1974 г. бях повикан по телефона от лейтенант Артър Уайтинг от Отдела за преглед на произшествията при Бреговата охрана във Вашингтон. Макар окончателният доклад за разследването да не е още публикуван, Уайтинг провери положението по моя молба. Той научил, че капитанът бил намерен да плува опрян в тавана в един от ъглите на шурманската рубка, а ръцете и краката му висели надолу. Част от дървена маса за картите плавала близо до него, но не се споменавало нищо за кафена чаша. Намерили и две други тела, едното от които било разпознато.

На 4 март 1974 г. капитан трети ранг Ф. А. Райс, началник на Отдела за преглед на произшествията, ми писа, че капитан трети ранг У. Е. Уейли-младши, секретар на Следствената комисия по случая с кораба „В. А. Фог“, потвърдил истинността на този отчет за намиране на тялото, което по-късно било разпознато като принадлежащо на капитана.

Един от най-трудните проблеми е да се докаже, че нещо не е станало, след като някой друг твърди, че е станало. В този случай това се оказва сравнително лесна, тъй като събитията бяха скорешни и много от хората, свързани с тях, все още са на разположение, за да ги коментират. Ако злополуката се бе случила преди повече години, може би щеше да е невъзможно да се открие, че съобщеното за този факт в същност е плод на фантазията.

Март 1973 „Норс Вариънт“ и „Анита“

Ако през март 1973 г. един моряк не се спасил при вероятност „едно на милион“, Бермудският триъгълник щеше да завоюва най-голямата си жертва за всички времена. Но един човек останал жив, за да разправи историята.

В сряда, 21 март, „Норс Вариънт“ отплавал от Норфък на път за Хамбург с товар въглища от планините Апалейчи. Два дни по-късно, веднага след пладне, 165-метровият 13 000-тонен товарен кораб съобщил по радиото, че потъва на 150 мили югоизточно от нос Мей, щата Ню Джърси и че екипажът се качва в спасителните лодки. По това време вятърът духал със скорост 85 мили в час (44 м/сек.), а вълните се извишавали на 10 до 14 метра.

Спасителни кораби и самолети се отправили към бурната сцена, но „Китиуейк“, първият кораб, който пристигнал там, съобщил, че няма следи от товарния кораб, никакви останки или оцелели хора. За да се вземе пред вид възможна грешка при съобщаването на координатите на кораба, Бреговата охрана започнала методично претърсване на район от 6400 квадратни мили; квадрат със страна 80 мили с център в мястото, съобщено от кораба.

В неделя един двадесет и тригодишен норвежки моряк бил видян „да маха и скача“ върху голям оранжев сал сред огромните вълни, на 300 мили източно от нос Хенри, щата Вирджиния. Макар да бил изтощен и жаден след тридневното си изпитание сред студения вятър и големите вълни, Стейн Габриелсен бил в отлично състояние. Наблюдателят в друг спасителен самолет на Военновъздушните сили, който летял на 40 мили по-надолу по линията на дрейфа, сметнал, че е видял още един оцелял да се държи за плаваща врата, но повторните прелитания над района не потвърдили това.

Габриелсен разправил, че едно закритие на люк с размери 12 на 12 метра било откъснато от бурята и високите вълни скоро наводнили два товарни трюма. Корабът потънал пет минути, след като дали заповед да го напуснат.

Докато Габриелсен почивал в болницата на самолетоносача „Инди-пендънс“, продължили да търсят оцелели от екипажа на „Норс Вариънт“

и от втори норвежки кораб, за който, точно когато спасявали Габриелсен, било съобщено, че е изчезнал.

Другият кораб – „Анита“ – бил близък на „Норс Вариънт“. Той също пренасял въглища за Хамбург; отплавал от Норфък два часа след „Норс Вариънт“ и попаднал в тежко положение в същата буря. За разлика от първия кораб, от „Анита“ не се получил сигнал за бедствие. Представителят на кораба в Норфък уведомил Бреговата охрана, че не е успял да установи връзка с кораба, откакто той напуснал пристанището.

По-късно намерили спасителен пояс с името „Анита“ на него, но това била единствената останка, намерена и от двата съда, за които се твърди, че са най-големите изчезнали кораби.

На „Анита“ бил даден старт за включване като част от Легендата за Бермудския триъгълник. Една неотдавнашна версия включва гибелта на кораба като необяснена загадка, но пропуска да спомене бурята или „Норс Вариънт“ и оцелелия моряк.

Октомври 1973 „Линда“

През есента на 1973 г. чух от няколко източника, че Бреговата охрана издала нареждане целият трафик през Бермудския триъгълник да бъде прекратен заради опасностите в района. Един от осведомителите ми чул новината по радиото, докато пътувал из Канада, а другият я прочел „във вестника.“

Според „Аризоуна Рипъблик“, „Майами Хералд“ и Информационната служба на седмо окръжно управление на Бреговата охрана, истината е съвсем друга.

Поредицата от събития започнала по-рано, през месеца, когато два кубински риболовни кораба били намерени без екипаж и в пламъци на север от Куба. Скоро след това американският риболовен кораб „Линда“ изчезнал в същия район. Това накарало Държавният департамент да издаде предупреждение чрез Бреговата охрана, че протоктът Олд Бахама Чанъл на север от Куба „може да е опасен“. Предали предупреждението на всички кораби, плаващи под американско знаме и преминаващи през канала, с препоръката, докато се изяснят причините за инцидентите, да използват други пътища покрай Куба.

Представител на Бреговата охрана заявил, че необичайното предупреждение било направено, защото станали „два инцидента с малко отговори“.

Типичната карта на района Флорида – Куба – Бахамските острови въвежда в заблуждение; на нея не са показани дълбочините на водата и с това се създава впечатлението, че на път от Майами за островите в Уест Индия корабите могат да плават само малко на юг от Бахамските острови и да останат на безопасно разстояние от Куба. Въпреки че при добри атмосферни условия този маршрут е възможен за малки лодки, повечето кораби не могат да го използват заради плитчината Грейт Бахама Банк. Обширен район на юг от Бахамските острови, приблизително с размерите на Флорида, е с плитки води, коралови рифове, скали и пясъчни наноси, които се подават от водата или са скрити под самата й повърхност.

Единствените дълбоководни коридори, които водят на югоизток от Майами, са протоците Провидънс Чанъл, северно от Насо, и Олд Бахама

Чанъл, близо до Куба. Олд Бахама Чанъл е дълъг приблизително 100 мили с широчина приблизително от 12 до 20 мили и е в непосредствено съседство със северния бряг на Куба. Големи кораби трябва да използват канала и не могат да се отдалечат от Куба, когато минават през него.

Скоро след като било отправено предупреждението от Бреговата охрана, Националният фронт за освобождение, групировка на кубински емигранти, поел отговорността за нападението над кубинските риболовни кораби. Един от членовете на екипажа бил убит, а другите оставили в спасителни лодки сред морето. Радио Хавана съобщило, че те били спасени.

Швейцарското посолство в Хавана по-късно уведомило Бреговата охрана, че „Линда“ е закаран в Куба, където бил задържан заедно с тричленния му екипаж. Три седмици по-късно без никакви щети освободили „Линда“ и моряците заедно с „Грасия а Диос“, друг американски кораб, заловен по същото време.

Държавният департамент оттеглил предупреждението на 23 октомври.

Макар временното изчезване на „Линда“ да е явен случай на задържане като реакция за потопяването на двата кубински риболовни кораба, този епизод показва колко бързо даден инцидент в района се приписва на Бермудския триъгълник. За онези, които са чували за Триъгълника и нямат понятие от географията на района, се оказало много просто да решат, че предупреждението, отправено към корабите, плаващи на север от Куба, е заповед да се затвори Бермудският триъгълник.

Магнетизъм, загадъчност и Бермудският триъгълник

Съобщава се за много видове магнитни отклонения в Бермудския триъгълник и се смята, че те може би играят някаква роля в загадката. Пилоти разказват за компаси, които сочат погрешна посока или чиито стрелки се въртят като полудели. Ветерани от района били свидетели на магнитни бури, които биха могли да заблудят навигаторите.

Може би най-логичната от всички теории, опитвали се да обяснят големия брой изчезнали съдове в Триъгълника, е, че причина може да бъдат магнитните отклонения. Както знаят повечето гимназисти, компасът не сочи към истинския Северен полюс, а към магнитния северен полюс, който е на известно разстояние от него. Разликата в посоката от всяка дадена точка до двата полюса се нарича магнитно отклонение. Величината на отклонението е различна в различни места и за някои от тях достига до 20 градуса. Ако навигаторът не вземе пред вид отклонението в своя район, той може да се окаже на стотици мили от мястото, в което смята, че се намира според изчисленията си.

Бермудският триъгълник е необичаен в това отношение, тъй като е едно от малкото места на земята, където компасът сочи истинския север, а не магнитния полюс. Друг подобен район е Морето на дявола край Япония, където също са изчезнали голям брой кораби. Бреговата охрана твърди, че това е само съвпадение.

Правени са много опити да се определи характерът на магнитните отклонения в Бермудския триъгълник. Един от тях е проектът на Военноморските сили „Маг-нет“, в който се използват самолети „Сюпърконстелейшън“, оборудвани с много чувствителни магнитомери, за да се изследват смущенията.

Известен брой теории за „Магнитни смущения“ се предлагат, за да се обяснят изчезванията, но както всеки, запознат с основните свойства на компаса, би могъл да засвидетелствува, всичките са погрешни. Различните „смущения“, приписвани на Бермудския триъгълник, които би трябвало да докажат, че е необичаен район, не са нищо повече от нормалните свойства на магнетизма и компасите, които могат да се наблюдават в целия свят. Те са толкова фундаментални, че се разглеждат в най-елементарните курсове по навигация.

Дори някой от теориите за магнитни смущения да има

действителна стойност, тя само би могла да обясни как даден кораб или самолет се е отклонил от курса си. В допълнение може да се каже, че твърдението „отклонението в Бермудския триъгълник е нулево“ съдържа само зрънце истина. Макар да е нулево близо до Флорида, то постепенно се увеличава на изток и при Бермудските острови достига 15 градуса.

Магнитното отклонение

Убеждението, че магнитното отклонение може да представлява „най-логичната“ от всички теории, предложени, за да се обяснят изчезванията, е лишено от всякаква основа. Смешно е, че магнитните отклонения могат да се смятат за естествена причина за гибелта на кораби и самолети в почти всички части на света, с изключение в близост до Флорида и в Морето на дявола.

Компасите не сочат към Северния полюс, а към магнитния северен полюс, който се намира близо до остров Принс ъф Уейлс, Северна Канада, на 2000 километра от Северния полюс. Разстоянието между направлението към магнитния северен полюс и направлението към истинския Северен полюс е различно в различните места по повърхността на земното кълбо. Разликата във всяка определена точка е известна на пилотите като магнитно отклонение.⁶³

Например магнитното отклонение при Азорските острови е 20°, тъй като, сочейки към магнитния северен полюс, компасът сочи на 20° встрани от истинския северен полюс. Отклонението в град Финикс, щата Аризона, е 14°, тъй като от Финикс двата полюса са раздалечени на 14°. От тази част на Бермудския триъгълник, която е край Флорида обаче отклонението е близо до нулата. От Флорида няма разлика в направлението към двата полюса, тъй като Флорида, магнитният полюс и Северният полюс са разположени върху права линия.

Има и други места, които са на една права с двата полюса. Правата, която свързва всички тези точки, се нарича линия на нулевото магнитно отклонение и макар върху нея да се отразяват до известна степен някои неправилности в земното магнитно поле, тя е почти права линия, преминаваща от магнитния полюс през Канада, езерото Мичигън, източната част на САЩ, Флорида, Куба и Южна Америка.⁶⁴ В близост до нея навигаторите не трябва да се занимават с магнитното отклонение, защото

63. Геолозите и географите го наричат магнитна деклинация. Б.а.

в този район то не съществува.

Колкото по-отдалечен е даден кораб или самолет от линията обаче, толкова по-голямо магнитно отклонение трябва да се взема пред вид. Отклонението за всеки район е дадено в навигационните карти и е твърде просто да се направи необходимата корекция. Пилотите трябва да поправят направлението си, иначе ще се откланят от курса си.

Близко до Финикс например пилот, който иска да лети по курс направо на запад (270°), трябва да вземе пред вид отклонението от 14° в този район и да лети по магнитен курс от 256° . Ако забрави да направи това и не обърща внимание на ориентирите по местността, той ще лети на 14° вдясно от определения му курс и след 500 мили ще се намира на 124 мили северно от мястото, в което смята, че се намира според изчисленията си. Пилот близо до Азорските острови, забравил да направи необходимата корекция от 20° за този район, след полет от 500 мили ще се озове на 173 мили на север.

Макар коригирането на магнитното отклонение да е основна процедура, която дори най-обикновен начинаещ едва ли ще пропусне, очевидно, ако не се извърши тази проста корекция, навигаторът ще се обърка. Но пилот близо до Флорида или Бахамските острови няма да се отклони от курса си, ако забрави да компенсира магнитното отклонение, тъй като в този район няма такова отклонение, заради което трябва да се прави корекция.

Въпреки че компасът в близост до Флорида наистина сочи към Северния полюс, стрелката му в същност се привлича от магнитния север полюс. Северният полюс просто се намира по права линия с Флорида и магнитния полюс. Ако използваме логиката на Легендата, може да се твърди, че всички компаси в близост до Флорида сочат към Каламазу⁶⁵, тъй като Каламазу също лежи върху линията на нулевото магнитно отклонение и всички компаси в близост до Флорида сочат към него.

Магнитни смущения, аномалии и бури

Земното магнитно поле се създава от големи сили, произлизащо от

64. Тъй като земното магнитно поле непрекъснато се изменя, магнитното отклонение във всеки даден район също се променя за период от няколко години. Навигационните карти, изготвени по различно време, показват линията на нулевото магнитно отклонение в малко по-различни места. Б.а.

65. Градче между Детройт и Чикаго. Б.ред.

магнитната му сърцевина. Макар тези сили да са доста постоянни по цялата повърхност на земното кълбо, има места, където се намесват местните магнитни сили. Тези места са обикновено райони с големи залежи желязна руда. Както в северната част на щата Минесота и над Горното езеро или при големи полета лава като онези край Грантс в щата Ню Мексико. Поради смущенията в близост до местни магнитни полета в тези райони не може да се разчита на компасите и бележки върху самолетните карти предупреждават пилотите за това. Такива райони не се смятат за странни или загадъчни.

Според Военноморските сили, които са провеждали експерименти в района (не докато са разследвали загадката на Бермудския триъгълник, както често се твърди, а като част от редовна програма в световен мащаб за осъвременяване на навигационните карти), в Бермудския триъгълник няма местни магнитни смущения.

Като контраст на местните магнитни смущения, които могат да причинят значителни изменения в земното магнитно поле, магнитната аномалия е твърде малка сила, причинена от някоя подводница или други феромагнитни предмети. Тя е твърде слаба, за да окаже влияние върху компаса на преминаващ наблизко кораб или самолет.

Магнитните бури се причиняват от потоци заредени частици от Слънцето, които интерферират със земното магнитно поле. Бурите, които възникват нередовно, са силни в продължение на няколко часа, време, през което компасът може да даде грешка от максимум един или два градуса. Грешка от такава величина няма да окаже значително влияние върху навигацията.

Въртящи се като луди компаси

Една от характеристиките на компаса – добре известна на навигаторите – е неговата нестабилност в завихрен въздух и бурни води.

Стрелката на компаса е монтирана върху малка ос, която му позволява, почти без да се трие, да се върти в търсене на магнитния полюс. Макар стрелката да е поместена в купа, съдържаща леко масло, което погасява нейните чувствителни движения, гравитацията ще я накара да се завърти, ако компасът не е напълно хоризонтален. Когато самолетът или корабът се накланя встрани, както в бурни условия, стрелката ще играе напред-назад. Колкото по-силно е завихрянето, толкова повече ще играе стрелката. Не е необходимо атмосферните условия да бъдат

изключително бурни, за да се люлее стрелката толкова нашироко, че да не може да се използва компасът, а при много бурно време тя може да се завърта на 180 градуса.

Повечето време навигаторът води курс, като намира средното от крайните показания на компаса. Например ако стрелката редовно се люлее между 30° и 50°, съдът държи курс 40°. Именно този недостатък на компаса е причината да се използват електрически или задвижвани с въздух жирокомпаси. Макар и при тях да има някои проблеми, те остават сравнително стабилни в буря. Всеки пилот, чиито крила са се люлели, и всеки моряк, плавал по бурни вълни, знаят колко лесно започва да се върти стрелката на компаса. Необходимо е усилие, колкото да се завърти кубче лед в чаша.

Проект „Магнет“

Проектът „Магнет“ се пазел в тайна до 1963 г., когато един репортер от „UFO Инвестигейтър“ „разкрива“ съществуването му.⁶⁶ Според репортера, който „открил“ един от самолетите на проекта върху „допълнителна pista“ в летището на Сан Франциско, „внимателно несъобщаваната, държаната в тайна програма“ била „знаменателно свързана“ с разследването от канадското правителство на случаите с НЛО. В проекта били използвани специално съоръжени самолети „Сюпърконстелейшън“ и неуниформени пилоти (за да се пази проектът в тайна?).

Статията се придружавала от снимки на опашката на самолета, върху която с огромни букви били написани думите „ПРОЕКТ МАГНЕТ“. Странен начин „да се държи в тайна“ проектът.

Според репортера, който „успял да влезе в спор“ с хората, „важен резултат“ от проекта по онова време бил, че открили „странни магнитни сили“, които действували над Карибско море, където макар „да нямало доказана връзка“, пет самолета на Военноморските сили изчезнали веднага след като съобщили за необяснима намеса в компасите им. Репортерът забелязал, че явно цивилният учен и пилот създавали, че техният проект е само прикритие за истинската цел, която била да се събира информация за НЛО. Той заподозрял, че Военноморските сили, които финансирали цялата операция, се опитвали да започнат своя собствена програма, за да открият как НЛО се задвижват и управляват, тъй като

66. „Специален проект на САЩ, свързан с НЛО“, „UFO Инвестигейтър“, юни-септември 1963 г., с.1-2.

Военновъздушните сили не желаели да споделят това, което вече били научили. Репортерът завършвал, уверявайки читателите, че макар да бил успял да направи още няколко снимки в допълнение към фотографията на опашката на самолета, той нямало да отпечата нито една, която би могла да представлява някаква ценност за вражеските сили.

Когато ги запитали за проекта, Военноморските сили отrekli, че той е секретен или че необикновени сили били открити над Карибско море. Според брошурата, разпространявана от Океанографската служба, проектът „Магнет“ е геомагнитно изследване от въздуха на всички достъпни зони на океана в света. Данните се използвали, за да се създадат подобрени навигационни и магнитни карти (много от които са вече на по 30 години) за корабите и самолетите на всички нации. Измервали се също лъчите, идващи от космическото пространство.

Не е необичайно да се съобщава, че изследване, което се провежда в района на Карибско море, е нов таен опит да се разреши загадката на Бермудския триъгълник. Според репортерът такива изследвания винаги имат някакво официално прикритие и съответните представители, естествено, винаги отричат действителната цел на тяхната работа.

„Морето на дявола“

Бермудският триъгълник не е единственият район, в който кораби и самолети изчезват с честота, която значително надвишава закона на вероятността. На югоизток от Япония се намира измамното Море на дявола, от което японците отдавна се боят заради големия брой странни изчезвания, станали там.

Преди японските власти обръщали малко внимание на разказите, като смятали, че повечето от загиналите съдове са били малки риболовни корабчета, които лесно се преобръщат при всякаква буря. Но те започнали да се вслушват, когато девет кораба, невероятен брой за който и да е район, изчезнали между 1950 и 1954 г. Те не били малки риболовни съдове, а големи товарни кораби, съоръжени с добри двигатели и радиостанции – и всичките изчезнали при отлични атмосферни условия. Само за един от тях се знае, че е изпратил сигнал за бедствие. Разтревожено, японското правителство започнало изследване на района. Какви са резултатите? Един от разследващите кораби, „Кайо мару“ бил разрушен от изригването на подводен вулкан. Като решило, че вулканичната дейност не може да бъде отговорна за всички загуби, особено на самолети, японското правителство обявило Морето на дявола за опасна зона.

Специалистите често изтъкват приликата между Морето на дявола и Бермудския триъгълник – и двата района са край югоизточния бряг на най-близката суша, и двата района проявяват ненаситен апетит към непредпазливи съдове.

Оригиналният източник на информация за Морето на дявола, изглежда, са четири статии, появили се в „Ню Йорк Таймс“ към началото на петдесетте години.

„Ню Йорк Таймс“, 27 септември 1952 г., с.35:

ТОКИО. 26 септември (АП). „Тази вечер японските власти съобщиха, че приливна вълна или всмукване от подводен вулкан вероятно са потопили японския наблюдателен кораб, който изчезна във вторник с тридесет и един души на борда.“

Кораби на японската Брегова охрана и самолети на военновъздушните сили на САЩ не са открили следи от 210-тонния «№ 5 Кайо мару», който изчезна във вторник на 200 мили югоизточно от Токио. Той

изследвал рифа Миоджин, който се надигнал от океанското дъно преди две седмици при голяма подводна експлозия. Изчезналият кораб отвел към врящия котел девет учени и екипаж от двадесет и двама души.

Представител на Централната метеорологична обсерватория сподели, че «Кайо мару» «вероятно е бил всмукнат от кратера на подводния вулкан».

Йонекичи Ягисава, директор на Управлението за морска сигурност (Бреговата охрана), заяви: «Твърде вероятно е приливна вълна да е завлякла кораба на дъното». Той припомни, че в сряда приливна вълна била видяна на север от рифа. Вулканът изригна във вторник и отново днес.⁶⁷

„Ню Йорк Таймс“, 28 септември 1952 г., с.30: ТОКИО, 27 септември (АП) – „Тази вечер японската Брегова охрана съобщи, че научният наблюдателен кораб... е бил разбит близо до мястото на врящ подводен вулкан... Самолети от Далекотоизточните военновъздушни сили и японски кораби напразно претърсвали района. Един кораб видял някакви останки и днес японски патрулен катер извадил от водата един буй от обречения кораб.“

„Ню Йорк Таймс“, 30 септември 1952 г., с.2: ТОКИО, 29 септември. (Ройтер) – „Втори японски кораб вероятно е бил погълнат от изригване на вулкан и приливна вълна през миналата седмица край рифа Миоджин, на около 200 мили оттук, заявиха днес морските власти. Те съобщиха, че след експлозията и след последната приливна вълна в този район е изчезнал шестдесеттонният «Тоши мару» с неизвестен брой хора на борда.“

В продължение на повече от две години никакви други описания на произшествието – за съдбата на „Тоши мару“ или за този район не се появяват, докато:

„Ню Йорк Таймс“, 16 януари 1955 г., V, с.8:

ТОКИО, 15 януари (Ройтер) – „Слаб радиосигнал, чул днес тук, съобщи на поразените от страх японски рибари, че загадъчното Море на дявола, станало гробница на девет кораба през последните пет години, най-после изгървало поредната си жертва.

Съобщението е получено от наблюдателния кораб на японската Брегова охрана «Шинио мару»⁶⁷; който от вчера се търси, десет дни след като бе обявено, че е изчезнал с екипажа си от четиридесет души. Корабът изчезнал в същите идеални атмосферни условия, които

67. Истинското име на кораба е „Шихио мару“. Б.а.

преобладавали и при предишните произшествия.

Връзката с кораба била прекъсната, когато достигнал района на около 75 мили от източния бряг на Япония, където са загинали девет други кораба и 215 души. Само един от корабите – риболовен, който изчезнал трети по ред – оставил някакви следи от останки или тела.

Когато се узна, че сто четиридесет и четири тонният «Шинио мару» е изчезнал, страх обхвана всички близки риболовни села. Рибарите заговориха за някакъв «дявол», който дебнел край брега. Бреговата охрана е обявила този район за «специално опасна зона».

Днешният неочакван радиосигнал от хидрографския кораб съобщи на разтревожените търсачи, че само повреда в радиостанцията е била причина корабът да не установи връзка преди. Екипажът бил добре, а невредимият кораб се отправил под собствена пара към Урага, на 30 мили отук, се казва в съобщението.

Няколко части от Легендата за Морето на дявола ми се видяха интересни.

Първо, изглежда няма никаква загадка по отношение на „Кайо мару“, както подхвърлят няколко автори. Макар разбиването на кораб от подводен вулкан да е необичайно, то едва ли може да се смята за загадъчно.

Второ, едно сравнение на многобройните разкази за Морето на дявола показва, че те твърде много си приличат. Основната информация във всички тях, изглежда, идва от статиите на „Ню Йорк Таймс“ или от произведения, основаващи се върху тези статии. Явно никакво допълнително изследване не е правено.

Трето, единственият период от време, който се споменава, е от 1950 до 1954 г. Ако районът е бил толкова опасен, загадъчен и добре познат, защо нищо не е писано за него в продължение на 20 години?

Четвърто, в Легендата е променена хронологията при изчезването на „Кайо мару“. Според Легендата японското правителство се разтревожило, след като известен брой кораби изчезнали в Морето на дявола и изпратило „Кайо мару“, кораб с научно оборудване на борда, да изследва района. И тогава той бил потопен от вулкан! В същност „Кайо мару“ бил изпратен да изследва новия вулкан няколко години преди изчезването на другите кораби.

Пето, макар да се твърди, че девет кораба и много самолети са изчезнали, нищо специфично не се разправя за тях с изключение на „Кайо мару“.

С намерението да осъвременя информацията отпреди 20 години,

изпратих голям брой писма до Япония и близките до нея острови и получих няколко отговора.

Посолство на Съединените американски щати, Токио, Япония, 31 октомври 1973 г.:

„Ние не сме чували нищо за Морето на дявола. Японската правителствена служба за морска сигурност (Бреговата охрана) ни уведоми, че те нямат данни за такова място и че върху техните карти на островите Иводжима и Маркърс (Минамитори) не е отбелязана опасна зона...“

Подобни отговори получих от Гуам, остров Уейк, Бонинските острови, от генералния консул на Япония в Лос Анджелис, от главнокомандувачия тихоокеанската флота на САЩ и „Хонолулу Стар-Булитин“ – те не знаят нищо и не са могли да намерят никаква информация за Морето на дявола, за някаква опасна зона в близост до Япония или за изчезнали кораби и самолети в този район.

Мистър Шигеру Кимура, редактор в научния отдел на „Асахи шимбун“ (вестникът с най-голям тираж в Япония), 30 октомври 1973 г.:

„Уведомявам ви, че в близост до Иводжима няма район, наречен Морето на дявола. Но през септември 1952 г. там е станало силно изригване на подводен вулкан, наречен Миоджиншо... Един хидрографски кораб, «Дайго Кайо мару», който бе изпратен от японското правителство в морето, е потънал от изригването и 31 души на борда загубили живота си. И досега Миоджиншо се активизира периодично. Неотдавна... друг подводен вулкан изригна близо до Миоджиншо... Той все още е активен.

Общо казано, районът в съседство с тези вулкани се смята за опасен, но след трагедията с «Дайго Кайо мару», няма друг потънал кораб в близост до вулканите. Така че ние не смятаме този район за Море на дявола.“

На 18 ноември 1973 г. мистър Кимура ми писа отново: „Прегледах всички статии на «Асахи шимбун» за инциденти с кораби от 1954 до 1955 г., но не успях да намеря нито една статия, в която да е използвано името Море на дявола. Поради това смятам, че статията в «Ню Йорк Таймс» за Морето на дявола е написана въз основа на някакво недоразумение. През 1954–1955 г. Япония не беше богата страна, така че много риболовни кораби нямаха радиопредаватели или притежаваха съвсем примитивни устройства. Когато такъв кораб се повреди или потъне, той сякаш изчезва внезапно. Такива изчезвания на кораби са ставали във

всички морски райони около Япония. В действителност не можем да посочим нито един определен район, който да е бил по-опасен или от който рибарите да са се страхували специално...

Имало един кораб, наречен «№ 2 Тосуи мару» (за който се съобщава в статията на «Ню Йорк Тайме» от 30 септември 1952 г.), който изчезнал веднага след катастрофата с «Кайо мару». Но корабът просто получил повреда в двигателя и бил намерен и спасен на 30 септември... И в този случай корабът не притежавал радиопредавател, така че екипажът не можал да изпрати SOS.“

Ясучика Оно, офицер за свръзка при Службата за морска сигурност, Токио, 10 януари 1974 г.:

„Що се отнася до изрезката от вестник (статията в «Ню Йорк Таймс» от 1955 г.), приложена в писмото ви, опасявам се, че в нея има няколко недоразумения и обърквания. Най-напред в статията се твърди, че девет кораба са изчезнали загадъчно в продължение на пет години в района на рифа Миод-жиншо. Но от нашата документация личи, че «Кайо мару № 5» е единственият хидрографски кораб, загинал в този район. По отношение на вашия въпрос – «смята ли се... районът все още за опасен?» – можем да кажем, че от обявяването на «опасната зона», направено през 1953 г. в нашето «Предупреждение до моряците», районът си остава опасен и до днес. Моряците са предупредени да не се доближават на повече от 10 мили до рифа Миоджиншо поради възможността от подводна вулканична дейност.“

С чувството, че Легендата за Морето на дявола все пак се основава на някакъв факт, продължих търсенето и на края намерих някой, който бе чувал името Море на дявола.

Неподписано писмо от „Майничи Дейли Нюз“ (Токио), 26 декември 1973 г.:

„Морето на дявола... е псевдоним на района, отдалечен на около 70 мили от източния бряг на Япония, (наречен така) от рибарите. Броят на изчезналите или потънали кораби в други райони, като например Вътрешното море (Сето Найкай)... е много по-голям, отколкото в Морето на дявола. По-специално Морето на дявола не е единственият опасен за кораби район край Япония.

Работещите в отдела «Охрана и спасяване» на Службата за морска сигурност в Токио и Йохохама заявиха също така, че те не наричат района Море на дявола, нито го определят като «специално опасна зона».

Районът не представлява никаква специална опасност в сравнение с други райони. През лятото той е безопасен с изключение на ураганите, а

през зимата там понякога има големи вълни.“

Макар Ройтер, информационната агенция, която доставила статията на „Ню Йорк Таймс“, да няма данни за източника на информацията, от „Майничи Дейли Нюз“ изпратиха следната статия от друг вестник, която наистина дава специфични факти за деветте загинали кораба. Изглежда, че основа за цялата история на Морето на дявола може да са били няколко статии, появили се в японските вестници през януари 1955 г.

„Йомиури шимбун“, 14 януари 1955 г.⁶⁸ МОРЕТО НА ДЯВОЛА, КЪДЕТО ЗАГИНА „ШИХИО МАРУ“

ДЕВЕТ КОРАБА, ЗАГИНАЛИ ЗА ПЕТ ГОДИНИ ПРИЧИНИТЕ ОСТАВАТ НЕИЗВЕСТНИ

„От 4 януари 1955 г., когато била прекъсната връзката по радиото с риболовния кораб «Шихио мару», търсенето продължава. Повече от десет дни съдбата на четиринадесет души от екипажа остава неизвестна. Приблизителното местоположение на изчезването е на около 30 мили югоизточно от остров Микурадзаки. През последните пет години около девет риболовни кораба са изчезнали и този район започнал да се нарича Морето на дявола.“⁶⁹

Предполага се, че тези риболовни кораби са изчезнали поради силния вятър, големи вълни или повреди в двигателите...

През септември 1952 г. изчезва хидрографският кораб «Кайо мару». Оттогава районът се смята за опасен. Тъй като никакви тела не били намерени и били видени само малко останки, предполага се, че липсващите кораби са били потопени в дълбоки води от силно вълнение. Тъй като сезонът на мусоните не бил настъпил, причините за изчезването на корабите са напълно неизвестни, но се носи слухът, че то може да се дължи на някаква неизвестна сила, свързана с «Атомната ера». Гибелта на «Шихио мару» бе напълно неочаквана, тъй като той беше достатъчно добре съоръжен, за да оцелее при всякакви непредвидени затруднения.⁷⁰

По-надолу даваме списък на корабите, изчезнали в района през последните пет години:

1. 4 април 1949 г., «№ 1 Гуро Сию мару», 145 тона, 23 души екипаж, изчезнал близо до островите Огасавара Гунто (Бонинските острови).

68. Същата информация се появява в броеве 11–16 на „Асахи шимбун“ през януари. Б.а.

69. Японският йероглиф за „дявол“ може да се преведе и като „привидение“ или „магия“. Б.а.

70. На следващия ден „Шихио мару“ влязъл в пристанището на Урага. Екипажът не успял да осъществи връзка поради повреда в радиопредавателя и моряците с изненада научили, че били предмет на такова внимание. Б.а.

2. 21 април 1949 г. «№ 2 Гуро Сио мару», 24 души екипаж, изчезнал, след като отплавал от пристанището на Мияке.

3. Юни 1952 г. «Чио Хуку мару», 66 тона, 29 души екипаж, изчезнал на 120 мили източно от остров Микурадзаки, след като изпратил сигнал за бедствие SOS.

4. 24 септември 1952 г. «Кайо мару», изчезнал близо до остров Микурадзаки. Намерени били останки.⁷¹

5. 6 януари 1953 г. «Шин Шей мару», 62 тона, 17 души екипаж, изчезнал близо до остров Сумисуджимо.

6. Февруари 1953 г. «Гуро Шио мару», хидрографски кораб, 145 тона, 18 души екипаж, изчезнал на изток от остров Нишино.

7. 25 септември 1953 г. «Фу Я мару», 189 тона, 26 души екипаж, изчезнал близо до остров Миякедзаки.

8. 10 октомври 1953 г. «Шей Шио мару», 190 тона, 25 души екипаж, изчезнал на 20 мили източно от остров Микурадзаки.

9. Декември 1953 г. «Ко Дзи мару», 150 тона, 22 души екипаж, изчезнал източно от Иводжима.“

Няколко заключения могат да се извлекат от информацията, изпратена от Япония:

За два от деветте кораба има някакви данни. „Кайо мару“ бил потопен от изригването на вулкан или приливна вълна, а „Шио Хуку мару“ потънал, след като изпратил сигнал за бедствие SOS.

Другите седем кораба изчезнали в продължение на четири и половина години между април 1949 г. и октомври 1953 г. Те не са изчезнали в малък, ограничен район, а в морска площ от 750 мили между остров Миякедзаки и остров Иводжима.

Изчезналите съдове не били „големи товарни кораби с добри двигатели и радиостанции“, както се твърди в Легендата, а малки риболовни кораби от 62 до 190 тона. Според мистър Кимура от „Асахи шимбун“ съмнително е дали всички са имали радиопредаватели. Атмосферните условия не били идеални, както се твърди в Легендата, а точно обратното – авторите на японските статии смятат, че вятърът и вълнението са отговорни за гибелта на корабите.

Авторите на Легендата не знаят нито размерите на „Морето на дявола“, нито къде се намира. Някои пишат, че то е на 70 мили от източния бряг на Япония (коя част на брега?). Други го разполагат в близост

71. Това е грешка, тъй като корабът е изчезнал на 150 мили южно от Микурадзаки. В това съобщение също не се споменава, че той бил потопен от вулкан. Б.а.

до рифа Миоджин, който е на около 300 мили от брега. А други пък смятат, че се намира близо до Иводжима и Бонинските острови или на около 750 мили от японския бряг. Макар „Йомури шимбун“ да включва в списъка си кораби, изчезнали и в трите района, изглежда, че зоната, известна – поне през петдесетте години – като Морето на дявола, е между Япония и остров Миякедзаки. Четири от деветте кораба, за които се предполага, че са изчезнали в Морето на дявола, са били на няколкостотин мили от Миякедзаки.

Службата за морска сигурност издавала периодично „Предупреждения за моряците“, в които ги съветвала да не се приближават на повече от 10 мили до рифа Миоджин. Службата отказва въобще да е отправяла предупреждение за Морето на дявола.

Изчезването на няколко риболовни корабчета не впечатлява хората, познаващи океана. Бялата книга на Службата за морска сигурност, публикувана в 1973 г. (изпратена ми от „Майничи Дейли Нюз“), показва, че край Япония през 1972 г. са изчезнали 471 риболовни корабчета, през 1970 г. – 435, а през 1968 г. – 521. Японците обаче не обвиняват за това магнитните аномалии, НЛО и някакви загадъчни сили, а съзнават, че загубите се дължат на нормалните опасности, срещани в океана.

Макар в част от Легендата да се твърди, че самолети редовно изчезват между Гуам и Япония, никаква специфична информация не е била представена в подкрепа на това твърдение.

Изглежда, че Морето на дявола, което в САЩ е познато като двойник на Бермудския триъгълник, е почти напълно неизвестно в Япония. Цялата история се основава само върху гибелта на няколко риболовни корабчета преди двадесет години в ивица от 750 мили в океана за период от пет години. Но разказът е повтарян толкова пъти, че е започнал да се приема като факт.

Никой досега не си е направил труда да попита японците за тяхното Море на дявола. Трудно беше да се открие поне някой, който да си спомня да е чувал за него.

„Подлите водовъртежи“

Въоръжени с познанията за съществуването на Бермудския триъгълник и Морето на дявола, специалистите започнаха специално изследване, за да установят дали няма и други аномални райони, в които броят на изчезващите кораби да е непропорционален спрямо останалите райони. Въпреки скептичния си подход към проблема, те установиха, че съществуват три други такива района в Северното полукълбо; райони, в които броят на изчезванията надвишава значително всичко, което може да се обясни с обичайните опасности, като например атмосферните условия и повреди в съоръженията. Тези райони се намират близо до Средиземно море, до Афганистан и североизточно от Хавай в Тихия океан.

За своя изненада учените установили, че като нанесат всички тези аномални райони върху глобуса, те всички не само се намират на еднакво отстояние от Екватора, но били и равномерно разпределени по земното кълбо, на разстояние един от друг точно на 72°. Когато нанасяли местоположението на новите загинали кораби, всеки район започнал да придобива овална форма или формата на ромб и всеки от тях бил еднакво наклонен в източния си край.

По-нататъшните изследвания разкрили и пет подобни района с ромбовидна форма в Южното полукълбо, равномерно раздалечени по земното кълбо, всичките наклонени нагоре в източния си край и всичките – на същото отстояние от Екватора, както районите на север от него.

Единственото съотношение, което могло да бъде установено между десетте зони, (по-точно осем, защото Средиземноморската и тази край Афганистан явно са изключение), е, че всички те се намират до добре очертани топли морски течения. Тези същите райони между другото са прочути и с други странни явления, най-вече с големия брой изяви на привидения и срещи с НЛО.

Изглежда, че атмосферните и мореплавателните смущения, причинени от океанските течения в тези райони, които също така се намират близо до гъсто населени места на сушата и поради това през тях се пътува много, може да са причината за изключително високия брой на изчезвания. Но „Лойд“, Военноморските сили на САЩ и други мореплавателни служби продължават да са озадачени от загубите.

Дори специалните географски положения не обясняват големия брой на изчезванията в десетте района в сравнения с редовните потъвания и падания във водата.

Математици и инженери са открили доказателства, че двата поларни района също трябва да се смятат за аномални. Ако всичките дванадесет района се нанесат върху глобуса и се съединят помежду си с линии, ще се види, че той е разделен на известен брой равностранны триъгълници.

Сигурно трябва да има някакво научно обяснение защо природата действа по такъв начин.

Ветровете, океанските течения, силното вълнение и температурните разлики в тези райони биха могли да обяснят големия брой злополуки и потъвания, дори наблюденията на НЛО, но те не могат да обяснят много изчезвания. Нито пък обясняват лудо въртящите се стрелки на компасите, загубата на връзка по радиото дори с радар и въздушно-магнитните и гравитационните аномалии.

Докато някой успее да обясни къде са отишли всички тези изчезнали самолети, подводници и хора, такива теории като за отвлечане от НЛО, обратни гравитационни полета и „усукване“ на времето трябва да се смятат за възможни обяснения.

Понятието „Подли водовъртежи“ било въведено най-напред от Айвън Т. Сандърсън и неговото Дружество за разследване на необяснимото през 1968 г. Досега Сандърсън е написал пет статии или глави от книги по въпроса, по една всяка година след първоначалната статия освен през 1972 г., когато не била публикувана статия. Всяка следваща статия, изглежда, се основава върху предшестващата я, но съдържа осъвременени и преработени материали.

Изследването на всички доказателства, представени в петте статии, в подкрепа на понятието „Подли водовъртежи“ показва, че Бермудският триъгълник се приема като първият водовъртеж, защото е известен като сцена на множество необичайни изчезвания. Морето на дявола е вторият водовъртеж, защото „вече знаехме, че съществува такъв район“ край Япония и понеже „самолет след самолет изчезвали на път за Гуам“. Никаква подкрепа за тези твърдения не се дава, нито пък се представят специфични примери за изчезването на самолети или кораби в Морето на дявола.

Гибелта на две подводници в Средиземно море и на четири корабчета в Атлантическия океан близо до Португалия е единственото

представено доказателство, че съществува третият аномален район.

Изчезването на „известен брой“ самолети в планините на Афганистан през Втората световна война е доказателството за друг район и изчезването на един самолет между Хавай и САЩ доказва, че и този район е аномален.

Петте южни водовъртежа се представят без доказателства, само се заявява, че според изследванията те съществуват и всичките са отдалечени по на 72° един от друг.

Северният и Южният полюс били прибавени, защото „се твърди, че няколко аномалии на пространството и времето“ са наблюдавани на Северния полюс. Не се дава никакъв довод за включването на Южния полюс.

Произведенията, които разказват за „подлите-водовъртежи“, показват, че и изследователите най-напред „заподозрели“ къде са тези район, а всякакъв „инцидент“, случил се някога в района, е доказателство за неговата „аномалност“. Според Дружеството за разследване на необяснимото съществуват „голям брой доказателства“ за някои от районите, „доста доказателства“ за други и „почти нищо“ за няколко от тях. Тъй като предполагаемото разположение на водовъртежите „изглежда толкова симетрично“, приема се, че съществуват и други места. Всичките приети или „доказани“ места след това се съединяват, за да се образуват ъглите на равностранны триъгълници, и създателите изразяват възхищението си от „подредеността на природата“.

Специалистите, които работят с компютри, използват акронима GIGO (смет навътре – смет навън), който означава, че ако на компютъра се подаде лоша информация, получените резултати ще бъдат също толкова или дори по-ненадеждни. Няма възможен начин, по който неясни, неточни входни данни да доведат до точни, прецизни отговори. Как е възможно, като се нанасят приблизителните местоположения на известен брой съдове, изчезнали в неизвестни местоположения, да се изчислят зони с ромбовидна форма, всичките наклонени под един и същи ъгъл и равномерно разположени по земното кълбо? Как например могат да се определят координатите на „Аталанта“? Та той може да е потънал навсякъде по маршрута от 3000 мили до Англия. Дали е прието, че е загинал в Бермудския триъгълник?

Дали „Конемара IV“ и „Рубикон“ са включени като част от данните, за да се докаже, че Бермудският триъгълник е „Подъл водовъртеж“? Според изследванията корабите, за които преди се смятало, че са жертва на някаква неизвестна загадка, били намерени след преминаването на

урагани. Нима гибелта на Ал Сидър в петметровия шперплатов скиф, докато духал вятър със скорост 50 мили в час, е част от доказателствата?

Няколко други метода да се обясни по математически или геометричен път изчезването на корабите се разработват сега, но резултатите могат да бъдат само погрешни, ако се основават върху същите фалшиви данни, които се използват, за да се „докажат“ „аномалните свойства“ на Бермудския триъгълник, Морето на дявола и другите „Подли водовъртежи“.

Епилог

Много теории са предлагани, за да се разреши загадката на Бермудския триъгълник. Изкривяване на времето, обратни гравитационни полета, дори магьосничество, се предлагат като възможни причини за изчезванията. Атмосферни аномалии, магнитни и гравитационни аномалии. Странни сили, които карат радиостанциите да замлъкват, блокират радарните устройства и въздействуват върху компасите.

Земетресения в морето. Водни циклони. Приливни вълни. Необичайно състояние на морето. Смъртоносни лъчи от Атлантида. Черни дупки в космоса. Подводни сигнализиращи устройства, които да ориентират нашественици от други планети. НЛЮ, които събират жители на земята и техни превозни средства, за да ги изследват в други галактики или за да ги спасят от неизбежна гибел.

Районът е описван като „подъл водовъртеж“ или аномалия, място, в което събитията и предметите нямат нормалното си поведение. Говори се, че в Триъгълника витае мрачната мантия на смъртта или зъл дух.

Някои теоретици са правили опити да намерят връзка между всички загинали кораби и самолети или пътниците им. Може би анализът на товарите или огромно генеалогично изследване на всички жертви с помощта на компютри би дало някаква следа.

Дали всички инциденти са станали по едно и също време през денонощието или по време на затъмнение или на слънчеви изригвания? Няма ли някаква връзка между изчезванията и земетресенията? Възможно ли е причината да е астрологична – специално подреждане на планетите?

Нито една от теориите, предложени досега, не е успяла да обясни задоволително всички или дори само повечето от произшествията. За да се разреши веднъж завинаги загадката, някои предлагат районът да се затвори за известно време и правителството да изпрати в него съдове с дистанционно управление и съответните измервателни уреди, които ще открият необичайните явления. Предлагало се е също да се извикат ясновидци, за да споделят впечатленията си от силите, които действуват там.

Такива мерки не са необходими.

Моето изследване, което започна като опит да се намери колкото е възможно повече информация за Бермудския триъгълник, доведе до

неочакван резултат. След като изследвах всички данни, стигнах до следното заключение: не съществува теория, която да обяснява загадката. Не е по-логично да се правят опити да се открие обща причина за всички изчезвания в Триъгълника, отколкото например да намерим една само причина за всички автомобилни катастрофи в щата Аризона. Като се изостави търсенето на всеобхватна теория и се разследва всеки инцидент поотделно, възелът започва да се разплита.

Резултатите от моето изследване са в съгласие с това.

1. Щом се намери достатъчно информация, за повечето произшествия се появява логично обяснение. Трудно е например да се смята за загадка случаят с „Рубикон“, когато се знае, че върху пристанището, където бил закотвен, връхлетял ураган. Също така е трудно да се озадачи човек от гибелта на „Марин Сълфър Куийн“, след като научи за отслабената конструкция на кораба и за атмосферните условия, както са описани в доклада от разследването на Бреговата охрана.

2. Само с няколко изключения злополуките, които остават неразрешени, са именно тези, за които не може да се намери информация. В няколко случая подробностите по произшествието, а в други случаи и целите инциденти са въображаеми.

3. Изчезвания стават във всички части на океана и дори над сушата. По време на изследването открих близо двеста съда, изчезнали или намерени изоставени между Нова Англия и Северна Европа от 1850 г. до днес.

Макар изчезванията в Бермудския триъгълник да са описани нашироко, загуби в други места се „приписват“ на Триъгълника. Най-яркият пример за това е корабът „Фрея“, който бил намерен изоставен в Тихия океан през 1902 г. и самолетът „Глоубмастър“, разбил се близо до Ирландия през 1951 г. Ако местоположенията на всички „инциденти в Бермудския триъгълник“ се нанесат на картата, ще се установи, че те са станали в район, който включва Карибско море, Мексиканския залив и по-голямата част от Северния Атлантически океан. Бермудският триъгълник съвсем не е уникален.

4. Някои от изчезналите кораби и самолети са минали през Бермудския триъгълник, но не се знае с положителност дали са загинали там. „Аталанта“ например може да е потънал навсякъде между Бермудските острови и Англия.

5. В много от случаите мястото, където съдбата настигала даден кораб или самолет, било почти напълно неизвестно и доста често търсенето трябвало да се разпростира в огромни райони. Единствената

информация, известна за самолета „Стар Ариел“, е, че той паднал някъде между Бермудските острови и Ямайка.

6. Много произшествия не се смятали за загадъчни, когато станали, а се покрили със загадъчност много години по-късно, когато авторите, търсещи съобщения за допълнителни произшествия в Бермудския триъгълник, намирали отправки за тях. Често е трудно да се намери пълна информация (дори когато я търсиш) за събитие, станало преди много години.

7. В противоречие с Легендата при много от инцидентите атмосферните условия са били лоши. В няколко от случаите вината е на урагани, за които на времето било писано много.

8. Много от произшествията ставали късно следобед или през нощта, така че било невъзможно спасителите да видят нещо преди следващата сутрин и с това се давали на морето много допълнителни часове, през които да разпръсне евентуални останки.

9. Голям брой от авторите, които популяризират събитията, не правели свои оригинални изследвания, а само преразказвали статии на предишни автори, като с това увековечили грешките и разкрасяванията в предишните публикации.

10. За няколко произшествия авторите скриват информацията, която сочи явно причината за изчезването.

С изключение на точка 9 горните твърдения са валидни също и за района, известен под името „Адското преддверие на изчезналите“. Освен това фактът, че „Адското преддверие на изчезналите“ обхваща площ поне колкото половината от Северния Атлантически океан, „олекотява“ твърдението, че и то, подобно на Бермудския триъгълник, е уникален район.

Легендата за Бермудския триъгълник е изкуствено създадена загадка. Тя започва поради небрежни изследвания, разкрасява се и се увековечава от автори, които, било нарочно, било несъзнателно използват погрешни схващания, фалшиви доводи и сензации. Но тя се е повтаряла толкова пъти, че започва да придобива ореол на истина.

И аз, подобно на всеки друг, обичам добрата загадка, неведомото, което поразява въображението. Изглежда, всички ние притежаваме вроденото желание да изпитваме страхопочитание пред ония явления, за които сякаш не съществува логично, научно обяснение. Но в същото време тържествуваме, когато търсим и намираме закономерни отговори на същите тези главоблъсканици.

Може би започваме малко да се уморяваме от непрекъснатата

бомбардировка с впечатляващи неразрешени загадки. Изпитваме задоволство да знаем, че не е необходимо винаги да оставаме озадачени от всички явления, за които сякаш няма обяснение.

КРАЙ

© 1975 Лорънс Дейвид Куше
© 1981 Александър Хрусанов, превод от английски

Lawrence David Kusche
The Bermuda Triangle Mystery – Solved, 1975

Сканиране, разпознаване и редакция: MesserSchmidt, 2007

Публикация:

© Lawrence David Kusche
THE BERMUDA TRIANGLE MYSTERY – SOLVED
Harper & Row New York, 1975
© Александър Хрусанов, преводач, 1981 с/о Jusautor, Sofia
551.59

Лорънс Дейвид Куше
Загадката на Бермудския триъгълник
Преводач Александър Хрусанов
Рецензент Юлия Вучкова
Редактор Милан Асадуров
Редактор на издателството Георги Димитров
Художник Иван Кенаров
Худ. редактор Владимир Иванов
Техн. редактор Добринка Маринкова
Коректори Елена Върбанова и Паунка Камбурова
Американска, първо издание
Дадена за набор на 26.XI.1980 г.
Подписана за печат на 17.III.1981 г.
Излязла от печат м. април 1981 г.
Формат 70x100/32 Изд. № 1427
Печ. коли 22,50
Изд. коли 14,57
УИК 14,84
Цена 1,51 лв.
ЕКП 95326; 21431 2421-39-81
08 Книгоиздателство „Георги Бакалов“ Варна
ДП „Балкан“ – София, пор. № 1459

Свалено от „Моята библиотека“ [<http://purl.org/NET/mylib/text/2756>]