

СЕКРЕТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ



РЕЙХА

Гэри Хайлэнд

Никола Тесла

и утерянные секреты
нацистских технологий



СЕКРЕТНЫЕ

МАТЕРИАЛЫ



РЕЙХА

Гэри Хайленд

**Никола Тесла
и
утерянные секреты
нацистских технологий**

Москва
«ЯУЗА-ПРЕСС»
2009

УДК 355/359
ББК 66.4(0)
Х 12

Оформление серии *П. Волкова*

Перевод с английского *А. Криволапова*

Хайленд Г.
Х 12 Никола Тесла и утерянные секреты нацистских технологий / Гэри Хайленд ; [пер. с англ. А. Криволапова]. — М. : Яуза-пресс, 2009. — 320 с. — (Секретные материалы III Рейха).

ISBN 978-5-9955-0109-1

Сенсационная книга американского исследователя! Вся правда о «летающих тарелках» Гитлера и сверхсекретных технологиях Третьего Рейха!

Автор доказывает, что феномен НЛО земного происхождения — это тщательно засекреченный военный проект, работы над которым были начаты еще в нацистской Германии, где оказались востребованы гениальные изобретения Николы Теслы и Виктора Шаубергера, использованные гитлеровцами для создания новых видов оружия, в том числе и революционных летательных аппаратов, превосходящих все самолеты Второй мировой, включая реактивный истребитель Me-262. Именно эти «летающие диски», после капитуляции нацистов попавшие в руки американских спецслужб, теперь известны как НЛО...

УДК 355/359
ББК 66.4(0)

ISBN 978-5-9955-0109-1

© Издание на русском языке, оформление.
ООО «Яуза-пресс», 2009

Вступление

Чуть более пятидесяти лет назад в малонаселенной части штата Нью-Мексико потерпел крушение странный летающий предмет. Это сенсационное происшествие было подобно камню, всколыхнувшему тихую заводь. По всей видимости, мы никогда так и не узнаем, что на самом деле произошло в Розуэлле летом 1947 года. Человечеству (или, по меньшей мере, наиболее любознательной его части) было сообщено лишь то, что возле ранчо Мака Брейзела упала «летающая тарелка». Оставшиеся в живых члены экипажа (один или двое) были доставлены на военную базу. Далее версии расходятся, так что читатель волен домыслить подробности самостоятельно.

Представление о том, что «летающие тарелки» прилетели из Космоса, настолько крепко въелось в массовое сознание, что мы редко задумываемся над причиной нашей убежденности. На протяжении последних пяти десятилетий тема инопланетян не выходила из моды. Достаточно вспомнить невероятное количество научно-фантастических романов или популярные фильмы вроде «Близких контактов третьего рода», «Дня независимости», а также сериал «Звездное сафари», не говоря уже о газетных статьях и телевизионных репортажах, рассказывающих о встречах с НЛО. Такое впечатление, что кто-то очень

хочет нас убедить, будто так оно все и было на самом деле.

Тем не менее какие доказательства говорят в пользу этой версии? Строго говоря, таковых нет. Мы словно забыли, что НЛО — это Неопознанный Летающий Объект. Из того, что странный аппарат, появившийся в небе, легче всего связать с инопланетным космическим кораблем, еще не следует, что такое объяснение правильное — скорее общепринятое.

После происшествия в Розуэлле репортажи о встречах с НЛО хлынули потоком — один сенсационнее другого. Однако в 90-е годы их число существенно уменьшилось. В чем тут причина? Быть может, наши братья по разуму покинули нас либо технологии манипуляции сознанием настолько продвинулись вперед, что в памяти людей, встречавшихся с инопланетянами, не осталось ни малейшего воспоминания об инциденте? Оба этих ответа представляются малоудовлетворительными, меж тем как истинная причина, как мне видится, лежит на поверхности.

По моему мнению, феномен НЛО — это тщательно засекреченный военный проект, работы над которым были начаты еще в нацистской Германии. Впоследствии к проекту подключились еще три или четыре страны. В процессе работы технологии были доведены до той стадии совершенства, когда появление летающих аппаратов на глазах у многочисленных наблюдателей не могло произойти по чистой случайности. Другими словами, мы наблюдали летающие аппараты потому, что так было задумано.

Как я пришел к такому заключению? Официаль-

ные заявления (не внушающие особого доверия) и всевозможные спекуляции на тему пришельцев не дают ответов на ряд важнейших вопросов. Вне мас-сowego поля зрения остаются также интересные факты, которые могут иметь непосредственное ка-сательство к феномену НЛО. Познакомившись с этими фактами, читатели, как мне кажется, во многом изменят свою точку зрения, посмотрят на эту тему другими глазами, попытаются найти не-стандартные объяснения хорошо известным собы-тиям и явлениям. Какие впечатления они вынесут из этой книги — дело, разумеется, их. Моя основная за-дача — объяснить: то, что известно об НЛО широкой публике, — лишь видимая часть айсберга.

Как бы ни отреагировали на эту книгу, меня радует уже то, что читатель сейчас держит ее в руках, сле-довательно, хочет познакомиться с подлинной ис-торией «летающих тарелок». На первый взгляд может показаться, что многие факты не имеют не-посредственного отношения к основной тематике, тем не менее они органично вплетаются в логику данного исследования. Возможно, читатель будет удивлен, обнаружив на этих страницах довольно много сведений о теософских учениях. Здесь стоит пояснить, что накануне Первой мировой войны в Германии действовало множество секретных об-ществ; после поражения, когда страна стала стреми-тельно сползать к анархии, под крылом одного из тео-софских обществ, членом которого состоял Адольф Гитлер, зародилась некая политическая структура,

впоследствии ставшая известной как Национал-социалистическая немецкая рабочая партия (НСДАП).

Итак, в становлении идеологии Третьего рейха огромную роль сыграли мистические теории, которые также оказали разлагающее влияние на немецкую систему образования и науку. Апофеозом стала публикация немецким ученым Гансом Горбигером теории космического льда (*«Welteislehre»*) — к большому неудовольствию ее противников, от которых требовалось включить эту откровенную бессмыслицу в учебные программы.

Принято считать, что житейские затруднения обостряют изобретательские способности — ситуация в Третьем рейхе оказалась именно таковой. Здесь внезапно оказались востребованными таланты Николы Теслы и австрийца Виктора Шаубергера. Идеи Теслы могли быть полезны для разработки новых типов оружия, над которыми трудились ученые по обе линии фронта; благодаря открытию Шаубергером источника «свободной энергии» был построен небольшой летательный аппарат. Усилиями ученых также были созданы ракеты на жидком топливе, ракеты с индуктивным управлением, реактивные двигатели и вертолеты. В принципе таким же образом мог быть сконструирован и «летающий диск».

Руководил проектом «летающих дисков» не Виктор Шаубергер, а доктор Рихард Мите. Надо добавить, что сведения на эту тему чрезвычайно скучны. Кое-что известно о попытке создать грубые прототипы «летающих дисков» на базе обычных самолетов, приделав последним округлые крылья, а также

об опытных образцах аппаратов с обтекаемыми корпусами, в которые помещались специально сконструированные реактивные двигатели. Последние по своим техническим характеристикам значительно превосходили самолеты, стоящие на вооружении люфтваффе, — в том числе и новейший истребитель-бомбардировщик «Ме-262».

Тем не менее, судя по всему, усилия проектировщиков не увенчались успехом. К тому времени как союзнические войска вступили на территорию Германии и спецслужбы начали обшаривать развалины в поисках «секретного оружия», все участники проекта: разработчики, конструкторы и испытатели, кстати, занимавшие довольно высокие посты в СС, которая выступала их куратором, — были уже за тысячи километров от Берлина. Большинство из них бежало в Южную Америку, где было довольно много немецких общин. По слухам, кое-кто из инженеров, прихватив остатки секретной документации, добрался до самой Антарктики.

А тем временем в Европе союзники разыскивали людей, которые могли дать какую-нибудь информацию об этих разработках. Наибольшую активность развили США. Операцию по набору специалистов под кодовым названием «Скрепка» принято считать одной из самых удачных в истории американских спецслужб. Когда же им изменила фортуна, моментом незамедлительно пользовались британцы. Согласно некоторым сведениям, именно они стали счастливыми обладателями полного комплекта чертежей «летающих дисков».

На этом этапе в нашем повествовании возникают две новые нити. Одна приводит нас в Британскую Колумбию. Здесь после войны была сооружена совместная канадско-британская лаборатория, которая на основе вывезенных из Германии чертежей продолжала эксперименты. Другая нить вновь тянется в Антарктику, вернее, к антарктической экспедиции, организованной американцами в 1947 году. Вокруг этой экспедиции (кодовое название «Прыжок в высоту») долгое время ходили самые разные слухи. В частности, предполагалось, что американские спецслужбы планируют захватить новых поселенцев и «летающие диски», вывезенные из Германии (или сконструированные уже на новом месте).

В том же году в стане союзников наметилась трещина. Из-за усиления военной мощи СССР и его вос точноевропейских спутников между Великобританией и США возникли разногласия по поводу раздела военных трофеев. По моему мнению, именно этот конфликт подтолкнул британцев к весьма необдуманному решению: провести пробный запуск дисков над территорией Америки. Часто от внимания общественности ускользает одно немаловажное обстоятельство, а именно: в Розуэлле располагалась военная база, на вооружении которой состояло атомное оружие. Пролет над этой территорией был вызовом — демонстрацией британской мощи.

Итак, обратимся вновь к англо-канадскому сотрудничеству в области построения «летающих дисков». Мог ли один такой диск разбиться при посадке в Розуэлле? Вполне возможно. Безусловно, такого

рода событие должно было иметь последствия. По некоторым свидетельствам, после этого инцидента был создан совместный англо-американо-канадский проект, продолживший разработки в данной области. Ниже мы рассмотрим аргументы как подтверждающие, так и опровергающие эту гипотезу.

Итак, после окончания Второй мировой войны и первых опытов Мите прошло более пятидесяти лет. За это время технологии существенно шагнули вперед — даже невооруженным глазом видно, насколько современные летательные аппараты отличаются от моделей первых поколений. Достаточно лишь взглянуть на прогресс в гражданской и военной авиации, чтобы составить себе примерное представление о том, какие технологические новинки были использованы для улучшения летных характеристик. Грандиозный прорыв мог произойти в начале 60-х годов XX века благодаря изобретению электрографитационной двигательной установки; в результате три страны-участницы получили бы возможность строить космические корабли, способные достигнуть самых удаленных планет нашей Солнечной системы.

Кое-кто наверняка скажет, что мои предположения больше походят на научно-фантастический роман. Решайте сами. На этих страницах читатель встретит подробное описание потенциальных баз, где могла вестись работа над проектом, например «Эрии-51», и узнать о многих поистине поразительных аспектах описываемой проблемы.

Из-за великого множества посвященных НЛО ис-

торий достаточно трудно отделить реальные факты от элементарной выдумки. В связи с отсутствием каких-либо официальных заявлений и пояснений тем, кто хочет докопаться до истины, приходится собирать данные буквально по крупицам. Порой новые данные уводят исследователя в сторону, привлекают внимание к иным интересным явлениям. Надо сказать, что тема НЛО настолько широка и относительно мало исследована, что даже малейшие отклонения от нее приводят к тому, что дополнительный материал приходится классифицировать и расшифровывать годами.

Прежде чем приступить к настоящей работе, я изучил практически все данные, так или иначе поддерживающие «официальную версию». Я прочел бесконечное количество книг, просмотрел множество интервью с самыми известными уфологами — даже собственными глазами видел нечто, напоминающее НЛО, однако нисколько не изменил своего скептического отношения к официальной «правде».

Поэтому я и написал «Голубые огни». Мне хотелось отыскать ответы, которые меня бы удовлетворили, и, как мне кажется, мне это удалось. Издалека данная область представлялась мне подобием пятна Рошаха, и я надеялся, что со временем передо мной появится четкий рисунок. И оказался прав.

Остается только надеяться, что читатель тоже сумеет его разглядеть.

Гэри Хайланд
Август, 2002 год

Глава 1

Теология — это попытка объяснить природу вещей людьми несведущими. Цель их не столько сказать правду, сколько удовлетворить любопытство собеседника.

Элберт Хаббарт. «Обыватели»

Экстремисты нежелательны и опасны не потому, что придерживаются радикальных взглядов, а потому, что проявляют нетерпимость. Вредно совсем не то, что они говорят о своих целях, а то, что они говорят о своих противниках.

Роберт Кеннеди.
«В поиске справедливости»

В становлении идеологии Третьего рейха ключевую роль сыграли «тайные общества», особенно одно, вокруг которого и по сей день не стихают жаркие споры. Одни исследователи ставят под сомнение сам факт его существования, другие, напротив, утверждают, что оно имеет непосредственное касательство к изобретению первых образцов «летающих дисков». Речь идет об обществе «Врил».

Идейным вдохновителем этого общества считается популярный английский писатель XIX века лорд Эдвард Джордж Булвер-Литтон. Его труды оказали большое влияние, в частности на Сесиля Родса, впоследствии основателя организации, известной

как «Международный круглый стол». Самая известная книга Булвер-Литтона — фантастический роман «Врилы — грядущая раса», в котором описывается могущественное племя сверхлюдей «Врил-Йа», обитающих в глубинах Земли, где-то в недрах Тибета. Оставив свои подземные владения, они выходят на поверхность Земли, дабы подчинить себе людей при помощи таинственной силы под названием «Врил». Не в состоянии им противостоять, земляне сдаются на милость новым властителям мира.

Что же такое «Врил»? Похожий феномен показан в фильме «Звездные войны». Сценаристы настолько точно воспроизвели некоторые реалии романа Булвер-Литтона, что создается впечатление, будто им хорошо знаком сюжет. «Врил» — это мощное энергетическое поле, которым обладают как живые существа, так и неодушевленные предметы. По меткому выражению Паузэлса и Бергиера, авторов работы «Истоки магии», — это «нервный центр нашего обогатированного «я». Тот, кто проникнет в секреты тонкой энергии, научится властствовать над собой, над окружающими и над всем миром. Овладеть этой неведомой силой, доступной лишь посвященным, — есть единственная цель жизни всякого, алчущего правды. Иначе существа, обитающие под Землей, используют эту силу для установления власти над нами, землянами.

Подбирай материал для этой книги, я постоянно задавался вопросом, есть ли в том, что я написал выше, какая-нибудь доля истины либо это вымысел

чистой воды. По своей натуре я скептик, тем не менее факт остается фактом: впервые общество «Врил» (также известное как «Ложа Света») было упомянуто в американской прессе в 1947 году. В своей статье Уилли Лей, видный немецкий специалист в области ракетостроения, который был вынужден перебраться в США после прихода к власти нацистов, описал небольшой берлинский кружок, основанный в 1925 году, члены которого состояли в контакте с таинственным племенем «сверхлюдей». Скорее всего, они готовили условия, для того чтобы «сверхлюди» — посредством силы «Врил» — установили власть над миром (по всей видимости, не без помощи нацистов).

Лей не принимает во внимание то обстоятельство, что сюжет романа Булвер-Литтона, опубликованного еще в 1871 году, был многим хорошо знаком. Например, идеи Булвер-Литтона использовал в своих книгах французский консул в Калькутте, авантюрист и путешественник Луи Жакольо. Не упомянул Лей и о том, что в 1925 году официально прекратило существование тайное общество «Туле», в котором состоял небезызвестный Карл Гаусгофер. Общество «Врил» вполне могло быть иной ипостасью «Туле». Как «Германский орден» (*«Germanenorden»*), так и «Туле» занимались изучением арийской истории и обрядов. Что их заставило неожиданно изменить спектр интересов и обратиться к таинственным тибетским легендам об Агарти и Шамбале? Ответить на этот вопрос могут только сами члены

тайного общества. Несомненно одно: общество «Врил», появившиеся сразу после распуска «Туле», не то из страха перед неизвестностью, не то по каким-то иным причинам, отказалось от старых исследований.

Но какое отношение эта группа имеет к «летающим дискам»? На этот вопрос можно ответить двояко. По одной из гипотез, сверхлюди из племени Врил-Йа проделали в Земле туннели, по которым они перемещаются на высокоскоростных летающих аппаратах, имеющих форму диска. Чертежи этих аппаратов были переданы обществу «Врил», вернее, некоему доктору Шуману, который на их основе сконструировал воздушный корабль на электромагнитном двигателе. Принцип действия этого корабля был описан в документах, которые получил другой член кружка — Ганс Кохлер.

По другой теории, Врил-Йа — это пришельцы из космоса, которые на протяжении тысячелетий периодически наведывались на Землю для наблюдения за духовным развитием человечества. Когда возникла нацистская партия, члены которой считались личностями исключительными, «посвященными», пришельцы открыли им некоторые секреты, в том числе объяснили, как строить «летающие тарелки». Но, поскольку Гитлер все сильнее тяготел к «темной стороне» силы «Врил», пришельцы прекратили всякую помощь нацистам. Возможно, даже перешли на сторону союзников.

Впрочем, как я уже говорил, читатель в полном

праве не доверять этим гипотезам. Главное, что версии о земном происхождении «летающих дисков» все-таки существуют.

И наконец, приведу несколько интересных фактов, которые, возможно, имеют непосредственное отношение к нашей теме. После штурма Берлина весной 1945 года среди развалин вблизи резиденции Гитлера советские солдаты обнаружили несколько десятков трупов тибетских монахов (из секты Агарти) в традиционных оранжевых одеяниях. Эти люди совершили массовое самоубийство. Как они попали в Берлин? На первый взгляд их присутствие здесь кажется абсурдом, однако, вспомнив о той ключевой роли, которую играл Тибет в мифе о «Вриле» и «князе мира сего», событие приобретает смысл. Можно предположить, что монахи поддерживали телепатическую связь между арийской землей и родиной врилов — Тибетом.

Однако не будем отвлекаться. Наша история начинается в 1867 году в викторианской Англии, где некий господин по имени Роберт Уэнтворт Литтл основывает общество розенкрейцеров. Поначалу в обществе состоят 145 человек (как гласят слухи, по большей части к нему примкнули масоны со старшем). Итак, группа Литтла стала первым английским объединением розенкрейцеров, меж тем как в Европе эта организация, названная так по имени своего основателя Христиана Розенкрейца, существовала еще в XV веке. Английские розенкрейцеры интересовались мистикой и оккультизмом.

Обычно молодые общества, как секретные, так и нет, стараются наладить связь с аналогичными группами, действующими за границей. Не являлись исключением и розенкрайцеры Литтла. Практически сразу они установили контакт с немецкими масонскими ложами. Спрашивается: зачем обществу, называющему себя тайным, столь настойчиво искать контакт за границей? Дело тут в том, что группе Литтла было необходимо знать о новых ритуалах и прочих изменениях в ложах — от этого зависело само ее существование. Потребность соблюдать конспирацию возникла только в конце XVIII века, когда прусский король Фридрих Вильгельм II, страшась революции, объединил розенкрайцеров вокруг себя. Из членов группы Литтла он создал организацию, получившую броское название «Орден иллюминаторов», а затем издал закон, запрещающий тайные общества.

Некоторые розенкрайцеры сочли новое положение чересчур зависимым. Не то в 1886, не то в 1887 или 1888 году (точная дата неизвестна) несколько бывших розенкрайцеров учредили группу под претенциозным названием «Герметический орден золотой зари». Эта новая организация имела мало общего с розенкрайзерами, занимаясь в основном практической магией. Ее основателям — Уильяму Уинну Уэскоту и С. Л. Макгрегору Мейтерсу — удалось заручиться поддержкой многих знаменитостей того времени, например писателя-фантаста Артура Мейчена, Булвер-Литтона, Алистера Кроули (ставшего послед-

ним великим мастером ложи), лауреата Нобелевской премии по литературе У. Йейтса и автора романа «Дракула» Брэма Стокера. В организации также состояла единственная женщина — Флоренс Фарр, директор дублинского театра, близко знавшая Бернарда Шоу.

Примерно в это время германское общество розенкрайцеров распалось на несколько мелких групп, продолжающих взаимодействовать с «Золотой зарей».

В процессе обряда посвящения в «Золотую зарю» кандидат произносил клятву, обязуясь хранить молчание «под страхом отлучения и смерти либо *кары темной силы* (курсив автора)». Это явное указание на то, что группа умела управлять силами «Врил» (или, по меньшей мере, так считала). Как бы то ни было на самом деле, нарушение клятвы влекло за собой самые страшные последствия. Описывая встречи с «высшими неизвестными», Мейтерс, автор устава 1896 года, признавался, что во время этих свиданий он испытывал неописуемый ужас. Возможно, все это — миф, который был создан не без помощи Литтона, хотя вряд ли Мейтерс стал делать подобные заявления без всяких причин. Впрочем, можно предположить, что такие угрозы были не более чем частью обряда, с помощью которого деятельность общества сохранялась в секретности.

Тем не менее следует принять во внимание и тот факт, что члены «Золотой зари», в основном представители элиты, наверняка были в курсе исследова-

ний в области мифологии врилов, которыми занимался Литтон, так что возникли у них какие-либо сомнения, они, безусловно, поделились бы ими.

Английское общество розенкрайцеров вызвало некоторое оживление в высших классах, однако этот успех скоро затмили теософы.

В конце XIX века в странах Западной Европы считалось, что теософы придумали новую универсальную религию, соединившую в себе фрагменты восточных религий и мифов. Эту доктрину они выдавали за единственное универсальное учение, способное объединить мир в преддверии третьего тысячелетия. Теософия, по их мнению, должна была вытеснить иудаизм, христианство, мусульманство, индуизм и другие религии. Взамен всем желающим предлагался довольно крепкий коктейль, состоящий из «эзотерического буддизма», установления всемирного «братства» и иерархии «секретных мастеров». Вскоре после образования первого лондонского кружка в 1875 году теософские общества стали создаваться по всему миру.

Основательница теософии Елена Блаватская (Ган) представляла собой весьма колоритную фигуру. В возрасте 17 лет она была выдана замуж за генерала Блаватского, но брак оказался краткосрочным. Покинув мужа, Блаватская отправилась путешествовать по Востоку, где изучала восточные учения и философские системы — подобные поездки многие совершили как до, так и после нее.

В Россию она возвратилась лишь десять лет спустя

тя. Именно тогда проявился ее дар медиума и ярко выраженные способности к телекинезу, то есть умунию передвигать вещи, не прикасаясь к ним руками. Во время одного из спиритических сеансов она получила сабельное ранение, которое едва не стоило ей жизни и подорвало уверенность в собственных силах. После выздоровления Блаватская вновь оказалась за границей — на этот раз в Каире, где она основала небольшой спиритический кружок, однако вскоре, запутавшись в долгах, переехала в США — подальше от кредиторов.

В Америке в 1873 году Блаватская познакомилась с неким полковником Олкоттом, разделяющим ее взгляды на спиритизм. Два года спустя они вместе организовали теософское общество — по аналогу каирского кружка. В 1878 году Блаватская и Олкотт, сопровождаемые двумя членами кружка (по всей видимости, поддерживающими его финансово), отправляются в Индию и обосновываются в Адъяра, где открывают штаб-квартиру «Международного теософского общества», которая действует здесь и поныне.

Вскоре Запад достигли слухи о творящихся в кружке «чудесах» — особенно часто при этом упоминалось имя Блаватской. В результате лондонское Общество физических исследований направило в Индию своего сотрудника Ходжсона — проверить достоверность тех невероятных историй, которыми были полны газеты. Познакомившись с деятельностью кружка, Ходжсон сообщил в Лондон о том, что не обнаружил ничего сверхъестественного — сплош-

ное «мошенничество, помноженное на крайнюю доверчивость» некоторых членов кружка, рекрутированных из местных.

Однако одинокий голос Ходжсона потонул в море восторженных откликов — слава теософов росла не по дням, а по часам. Блаватской даже удалось обернуть себе на пользу неприятный отчет Ходжсона, сделав вид, будто сотрудник Общества физических исследований ознакомил ее со своими выводами еще до отплытия в Лондон.

Почти сразу же после отъезда Ходжсона Блаватская публикует свой монументальный труд «Тайная доктрина». С выходом этой книги лондонская теософская ложа обретает колossalное преимущество перед другими подобными группами.

На этом этапе в нашей истории появляется новая фигура — Анни Безант. Жена священнослужителя, она вступает в британскую ложу в 1889 году. Вскоре Безант превращается в главный оплот и двигатель теософского общества, и через два года после смерти Блаватской становится его главой. С ее приходом теософское общество отходит от буддизма, начиная тяготеть к индуизму. Анни Безант — последовательница учения о карме, верит в перевоплощение и переселение душ и в важность принципов иерархии, связанных с законами каст. По ее воззрению, западная цивилизация ведет свое происхождение от мифической расы ариев, которая обитала на территории Древней Индии.

Схожий намек можно обнаружить в последней

работе Блаватской «Строфы Дзиан». С этим текстом Блаватская якобы познакомилась в тайном тибетском монастыре в 1888 году. Речь в нем шла о некоей высокоразвитой цивилизации, которая существовала в районе пустыни Гоби и погибла во время катастрофы; оставшиеся в живых ушли в гималайские пещеры и основали две подземные страны: Шамбалу и Агарти.

Нам не дано узнать, опиралась ли Блаватская на сочинения Булвер-Литтона, либо это был плод мистического озарения. Важно, что в «Тайной доктрине» также имеется указание на некую исчезнувшую цивилизацию сверхлюдей.

У теософского учения появилось множество почитателей. Отчасти это было связано с общим интересом к оккультизму, проявившемуся на волне индустриальной революции.

В скором времени Анни Безант открыла филиал теософского общества в Германии. Немецкие теософы образовали несколько групп, позднее получивших обобщенное название «ариософских». В этот период в немецком обществе наблюдался рост националистических чувств, и новые ложи, довольно пестрые по своему составу, выдвигали перед собой цели и задачи, созвучные духу времени — диаметрально разойдясь с теософами, упирающими на глобальный характер своей теории. В Великобритании, переживающей послевоенный синдром, ряды членов группы Безант и «Золотой зари» постепенно редели. В Германии, напротив, тайные общества рас-

ширялись за счет людей, недовольных политикой кайзера и непредвиденными военными потерями. Именно в этих группах, вскоре прекративших всякое сношение с английскими ложами, коренятся причины катастрофы, разразившейся в Европе несколько десятилетий спустя.

В 1905 году бывший монах-цистерцианец Адольф Йозеф Ланц (в 19-летнем возрасте изгнанный из монастыря за аморальное поведение), присвоив себе аристократический псевдоним Йорг Ланц фон Либенфельс, начинает издавать в Вене антисемитскую газету, которую он называет в честь тевтонской богини весны Остары. Газета в основном занимается популяризацией арийской мифологии — на языке, доступном простому австро-германскому рабочему, она бичует международное еврейство — виновника всех германских (и мировых) бед. В основе большей части статей лежит одна и та же идея: чисто арийский тип — светлый, голубоглазый и т.д. является носителем особой психической энергии, проникающей из Космоса. Расы, которые не соответствуют этому типу (евреи, цыгане и прочие), являются неполноценными и должны быть изгнаны. Это будет своего рода жертвоприношение языческим богам, создавшим арийцев и оказывающим им покровительство.

Помимо газеты «Остара», имеющей небольшой, но постоянный круг читателей, Либенфельс занимался сочинительством. Главный его труд — книга под названием «Теозоология», одна из первых попы-

ток проанализировать социобиологию и объяснить расовые и классовые различия при помощи дарвиновской теории эволюции. Судя по всему, начинание Либенфельса оказалось весьма перспективным, ибо по прошествии двух лет он приобрел в собственность небольшой замок на Дунае. Именно в этом замке появился на свет «Новый орден тамплиеров», объединивший сторонников расистских концепций, которые пропагандировала газета. В 1907 году на Рождество над замком был водружен флаг со свастикой. В начале XX века свастика, повернутая по часовой стрелке, являлась довольно распространенным символом ← «благоприятным знаком».

Однако Орден выбрал в качестве эмблемы «пагубный» вариант, повернутый против часовой стрелки, который позднее использовали нацисты. В 1909 году замок посетил молодой Адольф Гитлер: он желал приобрести комплект старых выпусков «Остары». По некоторым данным, подписчиком «Остары» был также Генрих Гиммлер, будущий глава СС. Так или иначе, в публикациях «Остары» были описаны многие псевдомистические ритуалы и обряды «Черного порядка». По иронии судьбы, прия к власти, нацисты запретили газету из-за ее мистической направленности.

Другой значимой фигурой в Германии в этот период был Гвидо фон Лист, старый друг Либенфельса. В молодости фон Лист увлекался сочинениями Тацита; ему нравились описания древних германцев как мужественных голубоглазых и светловолосых

воинов. Известность Гвидо фон Листу принесла публикация работы «Немецкий мифологический пейзаж» — описание ряда памятников, по мнению автора, принадлежавших славной арийской культуре. Под влиянием теософии его изыскания обрели новое направление: он начал сотрудничать с «Остарой», а затем вступил в «Орден новых тамплиеров».

В 1908 году фон Лист основал общество, которому присвоил собственное имя. В общество вступили также несколько известных теософов. Организация занималась практически тем же самым, что и «Орден новых тамплиеров», а именно: расшифровкой рунических текстов и изучением религиозной практики древних германцев. В 1919 году Лист умер в Берлине от легочной инфекции. Тем не менее его вклад в духовное возрождение арианства трудно переоценить — на базе одной из групп, ответвившихся от общества Листа, зародилась национал-социалистическая партия.

В 1912 году после распада общества Листа часть его членов основали «Германский орден». Формально главой ордена был избран Филипп Стauf, однако фактически всей работой руководил Рудольф фон Зеботтендорф, примкнувший к организации в 1916 году. Именно он курировал деятельность антисемитского крыла, которое боролось с «тайным еврейским заговором». Настоящее имя Зеботтендорфа — Адам Глауэр. Аристократический титул он, как и Ланц, выбрал себе, чтобы повысить свой статус в глазах окружающих.

В «Германский орден» принимались только чистокровные немцы, которые могли доказать «чистоту крови» на протяжении трех поколений. Для подтверждения арийского происхождения будущим членам измеряли циркулем черепа. Источником всех бед объявлялось «расовое смещение»; по Зеботтендорфу, Германии предстоит дать миру высшую расу, которая будет управлять всем человечеством.

Руководство ордена считало себя представителями «тайных властителей Тибета», наследников атлантов, обитающих в Гималаях и подчиняющихся «князю страха» — также известному «посвященным» как «князь мира». Таинственная фигура «князя мира» наделялась « властью над жизнью и смертью всего существующего на Земле». Контакт с ней устанавливался посредством медитации и экстрасенсорных сеансов, а также карт Таро и специального радиоприёмника. Известно было также, что «князь» смертен. Исходя из всего вышеизложенного, можно сделать несколько предположений относительно личности «князя». Наиболее подходящий кандидат — Георгий Иванович Гурджиев.

До путешествий по Европе Гурджиев некоторое время жил в Тибете, где получил духовные наставления. Позднее он разработал оригинальную мистическую философию, основной тезис которой сводился к следующему: земное существование большинства людей — это «спячка»; подобно живым автоматам, они не осознают, что с ними происходит и почему. Путь к спасению лежит через интеллекту-

альные и физические упражнения, являющиеся средством подлинного познания и освобождения от материального мира. Отзвуки этой теории можно обнаружить в изречении Гитлера «Германия, проснись!» и его высказываниях о «триумфе воли». По некоторым непроверенным данным, Гитлер встречался с «князем» и даже обедал с ним.

В 1917 году большинство германских тайных обществ переживает кризис — сказываются последствия войны и армейской мобилизации. Однако на деятельности «Германского ордена» общественная нестабильность нисколько не отражается. В общей сложности в это время в Германии действует около сотни лож (берлинская ложа настолько многочисленна, что для проведения собраний ей приходится арендовать подвал одного из городских домов).

В окопах Первой мировой войны растут оппозиционные настроения — солдаты, уставшие от войны, заняты переосмыслением ценностей, поиском новых смыслов. Среди них возникает поветрие изображать на шлемах знаки, якобы защищающие от английских пуль. Схожая тенденция наблюдалась во время вьетнамской войны. Тогда американские солдаты прикрепляли на форму антивоенную символику. В немецких окопах преобладали мистические настроения. И какой же символ был наиболее популярен? Свастика.

Поколения, родившиеся после окончания Второй мировой войны, связывают свастику прежде всего с ужасами фашизма и концлагерями. Однако

перед Первой мировой войной этот символ не вызывал никаких зловещих ассоциаций. На самом деле свастика — это старинный знак, возникший в Индии примерно в IV веке до н.э., который символизировал связь с божеством, оказывающим покровительство воинам во время сражения, — именно по этой причине свастика снискала популярность в военных траншеях.

Хотя знак был известен по обе стороны фронта, именно в Германии он приобрел особое значение. Описание свастики имеется и в «Секретной доктрине» Блаватской. Этот знак также используют как эмблему «Орден новых тамплиеров» и газета «Остара». Постепенно он превращается в неотъемлемый атрибут «культа воина», получившего распространение среди немецких солдат. Не в последнюю очередь это связано с тем, что среди военных оказывается немало членов лож, которые по приказу своих гроссмейстеров сражались за Германию — за немецкую нацию.

Поражение в войне вносит в общество разброд. Солдаты, внезапно превратившиеся в изгоев, вновь устремляют взоры на тайные общества в надежде обрести в них надежду и опору. Национальное унижение сопровождается ростом правых настроений. Под их влиянием деятельность «Германского ордена» приобретает более традиционалистскую направленность: члены его обращаются к историческому прошлому в поиске ответов на злободневные вопросы, волнующие умы. Зеботтендорф на приме-

ре родного Мюнхена видит происходящие в обществе перемены и приходит к выводу, что в нынешнем его виде Орден явно не способен удовлетворить чаяния демобилизованных солдат.

Для немецкого народа поражение в войне явились полной неожиданностью, шоком. Солдатам необходимо было адаптироваться к новой реальности, отыскать свою нишу в обществе, которое строилось на развалинах старого. Зеботтендорф, избранный великим мастером крупнейшей в Германии баварской ложи, учреждает журнал «Руны» (*«Runen»*), первый номер которого — со свастикой на первой странице — выходит в начале 1918 года. Как и недавно вступивший в Орден Вальтер Наухаус, Зеботтендорф считает «Руны» идеальным средством для привлечения свежих сил в их организацию. И действительно, если весной 1918 года в «Германском ордене» насчитывалось в общей сложности 200 членов, то к осени их количество увеличилось до полутора тысяч — в основном за счет демобилизованных солдат, принадлежащих к образованному классу. Некоторое время ложа по-прежнему собирается в доме Зеботтендорфа, а затем арендует зал в одной из фешенебельных гостиниц.

В связи с тем что некоторые члены тайного общества придерживались крайне правых и антисемитских взглядов, в августе 1918 года Зеботтендорф выбрал для ложи новое название — «Туле», стремясь оградить ее работу от нападок социалистов и республиканцев.

С установлением Веймарской республики страна разделилась на враждующие лагеря.

7 ноября 1918 года в Баварии происходит революция: группа социалистов, одержимых антивоенными идеями, свергает Виттельсбахскую династию и провозглашает независимую республику. Через два дня после этого события Зеботтендорф созывает чрезвычайное собрание, на котором произносит перед изумленной аудиторией патетическую речь. По его словам, баварские социалисты опорочили великую мечту, во имя которой положили столько трудов все присутствующие в зале. Отныне главная задача «Туле» — завоевать умы и сердца населения, и, если события вдруг примут благоприятный оборот, — победить врагов. С этого момента «Туле» активизирует борьбу с социалистами.

Свое общество Зеботтендорф назвал в честь мифологического края, духовного центра гиперборейцев — таинственной цивилизации, обитающей в недрах Земли, известного также как «Ультима Туле». По легендам, земля Туле располагалась на крайнем севере и считалась точкой соприкосновения земли и неба, воротами в иные галактики и миры, а также предметом подземного царства — местом, столь любимым приверженцами теории «полой земли», полагавшими, что Вселенная состоит из полых сфер, расположенных одна в другой. По их гипотезе, первыми гиперборейцами были пришельцы с далекой планеты, раздираемой войнами. Их корабль потерпел крушение, и инопланетяне расселились в

разных частях Европы. Именно от них происходят баски, бретонцы, кельты, скандинавы и арийцы.

Эмблемой общества «Туле» становится кинжал, клинок которого обвит символическими дубовыми листьями, а рукоятка испускает лучи божественного гиперборейского света. Над рукояткой была изображена свастика, повернутая в правую сторону. Позднее эти символы станут атрибутами нацистов.

Борьбу с мюнхенскими социалистами Зеботтендорф и общество «Туле» предполагали вести на два фронта. Во-первых, посредством газеты «Наблюдатель», которую орден приобрел за 5 тысяч марок в июле 1918 года. Вслед за переменой владельца следует и изменение статуса. Отныне газета называется «Мюнхенский наблюдатель и спортивный листок» и печатает бульварные и спортивные новости вперемешку с политическими заметками, выдержанными в националистическом и антисемитском духе. До мая 1919 года редакция помещалась в гостинице, где проходили собрания общества «Туле».

Другим направлением борьбы была организация вооруженного сопротивления. Надо добавить, что у Зеботтендорфа хранились довольно большие запасы оружия, которым его снабдили его сторонники из бывших военных, имевших доступ к военным складам. В начале декабря 1918 года группа предпринимает попытку похитить нового главу Баварии Курта Эйснера. Провалом закончилась и следующая акция — сорвать митинг социалистов и спровоцировать путч. Однако третье предприятие оказалось успешным.

В послевоенной Германии, в том числе и в Баварии, существовал вакуум власти. Несмотря на победу социалистов, старое правительство, фактически пребывающее в политической изоляции, периодически собиралось в Баумберге. Именно на него общество «Туле» и сделало ставку. В этот период по всей стране создавались добровольческие военизированные соединения «Свободного корпуса», в задачу которых входило поддержание порядка и помочь полиции и армии. Эти отряды состояли из бывших военных, главным образом фронтовиков-офицеров среднего звена.

Общество «Туле» не только создало собственную военизированную бригаду, но и оказывало поддержку другим подобным соединениям, например мюнхенскому отряду «Викинг». Весной 1919 года правительство в изгнании дало указание «Свободному корпусу» начать подготовку к восстанию. В мае 1919 года, после четырех дней боев, отряд «Туле» вместе с другими соединениями сверг социалистическое правительство.

Газета «Наблюдатель», борясь «за сердца и умы» населения, провела активную пропагандистскую кампанию, всячески чествуя погибших в боях. В результате всеобщие симпатии обратились к бывшему баварскому правительству и «Туле».

После этой очевидной победы Зеботтендорф покинул Мюнхен и отправился странствовать по белу свету, отстранившись от деятельности «Туле», «Наблюдателя», а также мелкой политической партии, к

созданию которой он приложил руку годом раньше, а именно, в сентябре 1918 года.

Типичный член «Туле» был представителем среднего класса, «белым воротничком». Между тем Зеботтендорф понимал, что добиться влияния на массы невозможно без опоры на широкие массы. Приобретение «Наблюдателя» явилось первым шагом. Однако необходим был также политический рычаг.

Зеботтендорф обратился к Карлу Харреру, спортивному репортеру и члену «Туле», с предложением организовать политический кружок, чтобы познакомить рабочих с историей возникновения и программой их общества. Вероятно, таким образом Зеботтендорф надеялся популяризовать свою теорию, а также лучше узнать о проблемах рабочих, чтобы учесть их при выработке новой программы — одним словом, он действовал точь-в-точь как современный политик. Харрар согласился — так возник «Германский рабочий кружок». Наиболее активное участие в работе принимал Антон Дрекслер, который всячески уговаривал руководство сделать следующий шаг и создать полновесное политическое объединение.

В результате 5 января 1919 года появляется Немецкая рабочая партия (ДАП), главой которой избирается Антон Дрекслер. Новой партии удается даже прибрать к рукам «Наблюдатель», что приводит к внутренним трениям, в конце концов разрешившимся компромиссом. Газета преобразуется в акционерное общество, в котором «Туле» и политическая

партия имеют равные доли. Но уже в начале 1921 года все акции «Наблюдателя» оказываются в руках Дрекслера, который затем передает их новому партийному лидеру — Адольфу Гитлеру. С этого момента «Наблюдатель» становится официальным рупором ДАП.

О реакции на эти события Зеботтендорфа остается только гадать. На мой взгляд, о такой славе он мог только мечтать. Несмотря на постоянное пополнение партии новыми членами, костяк ее остается прежним. Его составляют бывшие члены «Туле» — достаточно вспомнить имена будущего заместителя фюрера Рудольфа Гесса, главного идеолога нацизма Альфреда Розенберга, Дитриха Эккарта и Карла Хаусхофера.

Именно на этом этапе на сцене возникает фигура Адольфа Гитлера. Известно, что войну он закончил в чине ефрейтора и был награжден за отвагу Железным крестом. Расистскими идеями Гитлер заразился в окопах, правда, его рассуждения на эту тему порой наводили на боевых товарищей скуку. Когда война окончилась, он вернулся в Мюнхен, где устроился в полицию информатором. В его обязанности входил сбор сведений о политических и общественных группах, действующих в городе. О существовании «Туле» он не мог не знать (если сам в нем не состоял) — тем более что жил по соседству со штаб-квартирой общества и когда-то был подписчиком газеты «Остара».

Однако прямыми доказательствами на этот счет

мы не располагаем. Возможно, после официального вхождения Гитлера во власть информация, указывающая на его связь с тайными обществами, была уничтожена. Как бы то ни было, в сентябре 1919 года по заданию полиции Гитлер присутствует на собрании Немецкой рабочей партии, которое, как обычно, проводится в одной из мюнхенских пивных. Обнаружив, что политическая программа нового объединенияозвучнаегособственнымвзглядам,Гитлер пишет благожелательный рапорт, а затем приходит еще на одно собрание. Вскоре он становится седьмым членом исполнительного комитета, а еще некоторое время спустя, благодаря неожиданно открывшимся ораторским способностям, избирается главой партии вместо Декслера. В этом же году партия ДАП меняет свое название на НСДАП.

В 1921 году главным редактором «Наблюдателя» назначается Дитрих Эккарт. По его инициативе газета получает название «Национальный наблюдатель» — дабы подчеркнуть связь с арийскими идеями и создать себе имидж респектабельного политического издания. Так же, как и Гитлер, Эккарт во время войны получил отравление газами, однако отдался не так легко. Чтобы унять мучительные боли, Эккарт регулярно принимает морфин. Тем не менее именно к Эккарту Гитлер постоянно обращается за советом. Несостоявшийся поэт и драматург как никто другой умеет подсказать, как лучше построить выступление или написать статью. Он также обладает связями — главным образом благодаря Эк-

карту Гитлеру удается обзавестись поклонниками среди баварских богачей, готовых жертвовать немалые средства в партийную кассу. Эккарт интересуется оккультизмом и черной магией, заводит знакомства с колдунами и тибетскими ламами, изучает восточные обряды.

Некоторые считают, что Эккарт подзаряжал Гитлера энергией, имеющей космическое происхождение, таким образом становились менее заметными словесные ляпы и манипулирование аудиторией. Как и глава СА Эрнст Рем, Эккарт был гомосексуалистом, поэтому ему было далеко не безразлично, в каком направлении его протеже будет строить свою политику. Погрязший в декадентстве и разврате Берлин вызывает у фюрера шок, и он клянется очистить страну от всяческой мерзости. Для Эккарта и ему подобных такие настроения не сулят ничего хорошего. Тем не менее незадолго до смерти, которая настигла его через два года, в 1923-м, он записывает в дневнике:

«Следуйте за Гитлером. Он будет танцевать под мою музыку. Именно я познакомил его с секретной доктриной, благодаря мне он обрел органы осязания, именно я обучил его способу общения с потусторонними силами. Не оплакивайте меня, ибо я повлиял на историю значительно больше, чем любой другой немец».

На последних страницах «Майн Кампф» Гитлер, перечислив участников неудавшегося мюнхенского путча, продолжает:

«Среди прочих я хочу назвать имя Дитриха Эккарта — человека, которого считаю одним из самых достойных, всю свою жизнь — творчество, помыслы, а главное, деяния — посвятившего своему, то есть нашему, народу».

Обратимся теперь еще к одной загадочной фигуре, а именно, Карлу Гаусгоферу. Гаусгофер родился в 1869 году в зажиточной немецкой семье, служил военным атташе в Японии. Заинтересовавшись оккультизмом, он в 1903—1908 годы несколько раз посещал Тибет, где встречался с Гурджиевым. Увлекался восточной философией, мистикой и новыми доктринами вроде теософии. Считал, что арийская мифология зародилась в Центральной Азии, возможно, даже Тибете. По возвращении в Германию в канун Первой мировой войны Гаусгофер вступил в «Германский орден», а затем в общество «Туле». После войны, несмотря на генеральский чин, вышел в отставку и устроился на работу преподавателем геополитики в Мюнхенский университет — на новом месте оказались весьма кстати его теории о мистическом устройстве Вселенной, а также опыт, накопленный за долгую дипломатическую службу.

Гаусгофер настолько увлекся различными доктринами и философскими системами, что даже основал журнал «Геополитическое обозрение» и написал на эту тему книгу. Именно он привел в «Туле» Рудольфа Гесса, своего ученика. Очевидно влияние, которое Гаусгофер оказывал на Гитлера: следы его заметно прослеживаются в «Майн Кампф», особенно

в местах, посвященных геополитике. Важно еще и то, что Гаусгофер был сторонником концепции «крови и почвы», то есть полагал, что для выживания нации необходима политика расширения жизненного пространства за счет оккупации стран, стоящих на более низкой стадии развития; их территории, после того как местное население будет изгнано, должны быть заселены арийскими фермерами.

Гаусгофер неоднократно навещал Гитлера и Гесса в Ландсбергской тюрьме, где те отбывали заключение после неудавшегося мюнхенского путча (именно здесь Гитлер написал «Майн Кампф»). Тезис о расширении жизненного пространства стал одним из основополагающих в манифесте нацистской партии.

Примерно на тех же позициях стоял и верный ученик Гитлера Гесс. Когда у него родился сын, он приказал гауляйтерам прислать мешочки с землей из вверенных им областей. Эта земля была символически развеяна над колыбелью, в знак того что ребенок является законным хозяином германской, арийской земли. После полета Гесса в Великобританию желтая пресса выкопала этот эпизод и использовала его как средство подорвать репутацию друга фюрера. Однако на эту церемонию можно взглянуть и с другой стороны — как на магический ритуал, существующий также в других культурах. Например, на острове Мэн, расположенном в Ирландском море, сохранилось предание о том, что холм в Дугласе был насыпан из земли, принесенный со всех уголков

острова. Возможно, таким образом местные власти рассчитывали упрочить свой авторитет и защитить остров от внешних врагов.

Во время Второй мировой войны Гаусгофер пытался сформировать «мировое арийское правительство». Летом 1944 года, после покушения на Гитлера, его единственный сын Альбрехт был интернирован и умер в концлагере. Как и многие другие, Гаусгофер считал Гитлера изменником. Не перенеся сокрушительного поражения, 14 марта 1946 года Гаусгофер убил жену, а затем принял цианистый калий. Тела обоих были захоронены в анонимной могиле, дабы не создавать нездорового ажиотажа вокруг их имен.

Возвратимся, однако, к «Туле» и к «Германскому ордену». По мере развития нацистской партии и роста ее влияния авторитет тайных обществ заметно упал — легальная политическая карьера открывала значительно более широкие возможности. В 1925 году «Туле» прекращает свое существование. В последние годы с нацистами ее объединяет только символика, а именно, свастика.

Когда в Германии установился нацистский режим, все, что не соответствовало идеалам НСДАП, было запрещено: астрологи, гадальщицы, секретные общества и кружки. В 1933 году Зеботтендорф, вернувшись в Германию, попытался было реанимировать «Туле», однако нацистам, которые к этому моменту держали в руках все властные рычаги, не нужны были одиозные личности, явившиеся из прошлого. Зеботтендорф был выслан в Турцию, где спо-

койно прожил до самого окончания войны. Однако весть о гибели рейха под развалинами Берлина нанесла ему роковой удар, и 9 мая 1945 года он кончает жизнь самоубийством.

Менее других в Германии пострадала церковь: положение Гитлера было еще недостаточно прочным, чтобы бросить вызов религии. В период постоянных политических ломок и экономического хаоса для миллионов немцев, католиков и протестантов религия оставалась единственной отдушиной. Для прочих нацисты изобрели собственный суррогат. Толпы, в исступлении выкрикивающие «Зиг хайль!», запечатленные на кадрах кинохроник, напоминают собрания евангелистов, приведенных в религиозный экстаз. Факельные шествия, организованные Альбертом Шпеером и Геббельсом, более походили на мессу, чем на обычное представление. Даже сегодня эти зрелища производят довольно сильное впечатление, и не стоит удивляться, что члены партии были слепо преданы своему вождю. В 1934 году пастор Герман Грюнер писал:

«Гитлер выразил свою эпоху. Именно благодаря Гитлеру мы обрели путь к Христу. Национал-социализм — это практическая реализация христианства».

Глава 2

— *Почему Антарктика? Потому что это именно там...*

Из интервью ученого, члена Британского совета по антарктическим исследованиям, данного радиостанции «Би-би-си»

В предыдущей главе уже кратко говорилось о том, что в арийской мифологии и легенде о гиперборейцах важная роль отводилась арктическому району. Однако центральное место в мифах, окружавших нацистскую партию — от ариософии до доктрины общества «Туле», — занимала не Арктика, а Антарктика. Столь необычный интерес к этой южной полярной области связан отнюдь не со стаинным германским эпосом, а относительно современными работами тирольского инженера Ганса Горбигера.

Горбигер родился в Австрии в 1860 году. Получив образование, он поступил в будапештскую фирму «Лэнд», производившую паровые катки. Вскоре он изобрел новый тип парового клапана. Это открытие нашло спрос в разных странах и принесло молодому человеку кучу денег. Разбогатев, Горбигер уволился из «Лэнда» и с головой погрузился в изучение космологии, которой увлекся еще в пору работы над паровыми двигателями. В отличие от большинства

начинающих исследователей он не стал покупать телескоп и штудировать классическую астрономию, а избрал свой собственный путь: Горбигер был твердо намерен объяснить тайны Космоса при помощи новой теории собственного сочинения.

Со временем эта теория вошла в анналы истории как «мир льда и огня». После многолетних доработок она была опубликована в 1913 году в виде 800-страничного тома. На обложке значилось: «Космогония льда Горбигера». В Германии эта книга, кстати говоря, довольно радикальная, вызвала неоднозначную реакцию, но те, кто принял идеи автора, были в бурном восторге. Теория более или менее логично излагала гипотезу возникновения Солнечной системы, Вселенной и историю человечества со ссылками на арийские концепции, мифы о гипербореяцах и принципы общества «Туле».

Вселенная в книге представляла местом постоянного противоборства темных и светлых сил: огня и льда.

Вообразим себе, что много миллионов лет назад существовало гигантское «сверхсолнце», в миллион раз превосходящее наше своими размерами. А теперь представим, что оно столкнулось с гигантской планетой, состоящей из льда. Лед вонзился в «сверхсолнце» и образовал нечто вроде огромного ледяного ядра. Ядро медленно таяло на протяжении сотен тысяч лет, а затем скопившийся водяной пар произвел мощный взрыв, и «сверхсолнце» разлетелось на куски. Часть кусков была отброшена в другие галак-

тики и потерялась в просторах Космоса. Часть постепенно превратилась в планеты. На небе зажглось новое солнце, существенно меньше предыдущего. Так родилась наша Солнечная система. По теории Горбигера, Луна, Юпитер и Сатурн состоят из льда, каналы на Марсе — это едва заметные трещины на поверхности ледяного покрова, нарощенного вокруг каменного ядра. Только наша Земля в силу близости к Солнцу не сцеплена льдом — ледники можно обнаружить лишь в полярных областях. Почва и горы появились в результате падения метеоритов и длительной эволюции флоры и фауны.

По Горбигеру, пятна на Солнце — это ледяные глыбы, которые после взрыва вращались вокруг Юпитера, а затем сошли с орбиты. Орбита Юпитера приближается к Солнцу каждые одиннадцать лет, что, пишет Горбигер, «совпадает с активностью солнечных пятен». Следовательно, наиболее вероятное объяснение природы солнечных пятен — это влияние Юпитера. В промежуточной стадии на планеты действуют две силы — начальная энергия, образовавшаяся в результате взрыва, которая отталкивает их от Солнца, и гравитация, притягивающая меньшие массы к более крупным. Эти силы не равны: первая постепенно слабеет, а гравитация возрастает. Поэтому планеты движутся по спирали и постепенно сближаются — меньшие притягиваются к большим, постепенно увеличивая орбиту вращения, пока не столкнутся со своими соседями.

Так они будут падать одна на другую, пока вся эта

огромная масса, состоящая из камня и льда, не рухнет на Солнце. Произойдет космическая катастрофа, а затем начнется новый цикл жизни. Но самая большая опасность для людей — это Луна, которая когда-нибудь рухнет на Землю. В результате лунной гравитации существенно уменьшается земное притяжение, в результате нарушается естественный биологический баланс. Уровень воды в морях и реках поднимется, и целые области уйдут под воду, то есть произойдет нечто похожее на то, как описывают последствия глобального потепления.

С ослаблением земного притяжения радикальным образом изменится флора и фауна: все — от муравьев и до людей — во много раз увеличится в росте. Сквозь разряженную атмосферу на Землю будут интенсивно проникать космические лучи, действие которых вызовет новые мутации. Горбигер упирал на то, что арийские «сверхлюди» также произошли вследствие генетической мутации.

Луна взорвётся, не достигнув Земли, ее разорвут на части противоборствующие силы. Куски Луны образуют кольцо, затем минуют тысячелетия, и эти обломки обрушатся на Землю.

По теории Горбигера, у Земли последовательно было несколько Лун, и нынешняя Луна является четвертой. Предыдущие три были притянуты к Земле и упали на нее в виде обломков. Падения всякий раз сопровождались катастрофами. Горбигер любил в качестве примера приводить динозавров. Он полагал, что их гигантские размеры служат доказательст-

вом того, что они жили в период, когда сила притяжения на Земле была относительно мала. Исчезновение динозавров он связывал с взрывом третьей Луны. Ее обломки, упав на Землю, образовали геологический слой, в котором сейчас ученые находят скелеты динозавров, превратившиеся в окаменелости. Примерно так же теория объясняла причины исчезновения подземной цивилизации гиперборейцев.

Такова в общих чертах доктрина «космического льда». Можно, конечно, изложить ее более подробно, но, по-моему, сказанного выше вполне достаточно, чтобы уяснить суть этой своеобразной космогонической теории. У немецких ученых, равно как и обычных обывателей, концепция Горбигера вызвала недоумение, а многие восприняли ее как обычную глупость. Однако нашлись у нее и влиятельные покровители среди немецкой элиты, в результате она стала широко обсуждаться на научных семинарах. Возникло даже общественное движение под названием «арийская физика», которое ставило себе целью противопоставить «истинно германскую науку» «еврейской пропаганде от науки» — например, теории Эйнштейна. В основу научной методологии предлагалось положить арийские мифы.

Разумеется, все это было чистой воды бессмыслицей, ибо законы природы неподвластны политике. Но при этом теория Горбигера изучалась в университетах — в ущерб традиционным дисциплинам. В 1925 году Горбигер отправил во все крупные лабо-

ратории Германии письмо весьма вызывающего содержания. Он заявлял, что, пока Гитлер наводит порядок в германской политике, он, Горбигер, готов очистить науку от примесей «ложенаучности». Во имя высших интересов Германии «еврейские физики» должны быть общими усилиями изгнаны из стен научных заведений.

Однако за кулисами, а именно, в научном мире Германии, призывы Горбигера не нашли поддержки, жизнь и работа там текла своим чередом. Но была у этой стратегии и оборотная сторона. У таких именитых немецких ученых, как, например, Вернер Гейзенберг, позднее возникли трения с СС и гестапо, когда он и его единомышленники выступили против планов нацистского командования создать атомную бомбу, кстати говоря, при помощи официально запрещенных «еврейских теорий». Попробуйте вообразить себе, какова была реакция следователей, когда Гейзенберг бросил им в лицо, что законы физики непреложны и неподвластны политике или религии.

Сейчас, наверное, трудно представить себе, что когда-то этот весьма заурядный космолог-любитель обладал таким огромным влиянием. Как бы то ни было, его теория происхождения арийской расы, которая пережила катастрофу, постигшую третью Луну, встретила в Берлине благожелательный отклик. Установив свою власть, нацисты начинают оказывать Горбигеру покровительство. Сам Гитлер оказывает ему знаки внимания. Последний мечтает сделать из своего родного Линца культурный центр

и построить там новый университет, где будут изучаться сочинения Коперника, Птолемея и, разумеется, Горбигера.

Рассказывают, что Горбигеру не раз приходилось встречаться с Гитлером, и обычно он держался весьма заносчиво и даже делал фюреру замечания, когда тот перебивал его высокопарные речи. С провозглашением Третьего рейха, однако, идеи этого гореученого нашли себе применение: по сути, это была пища для масс, побег от реальности, отрицание науки. В Германии установилась тягостная атмосфера. Многие научные работники и преподаватели были вынуждены отказаться от идей продолжать карьеру. Научные заседания и лекции регулярно срывали члены гитлерюгенда, которые врывались в аудитории и обвиняли собравшихся в дискредитации арийского духа. Многие преподаватели сменили профессию, другие отправились в эмиграцию. Позднее, уже после начала войны, Германия столкнулась с последствиями «утечки мозгов». В стране было некому работать над различными военными проектами, просто-напросто не хватало квалифицированных кадров: химиков, физиков и других специалистов. В результате немецкую промышленность обслуживали «гости» из оккупированных стран.

Горбигер первым связал арийскую мифологию с космогонией. Он сумел дать немцам то, что им было нужно в данный момент: доступную систему мироздания. В его теории перемешаны обрывки из различных мифов и верований. Но этот коктейль иде-

ально подходил нацистской партии, занимающейся формированием новой национальной доктрины. Горбигер был отнюдь не глупым человеком. Кстати, одним из побочных результатов его идеи было пробуждение интереса немцев к полярным исследованиям.

В прошлом Германия уже организовывала полярные экспедиции, но тогда исследователи ставили перед собой более конкретные, рациональные задачи. Король Вильгельм I, провозглашенный в Версале в 1871 году германским императором, вполне отдавал себе отчет в том, что полярные исследования важны не только со стратегической точки зрения, но и для поддержания престижа страны. Он понимал, что его новое королевство только выиграет, если снарядит экспедиции к Северному и Южному полюсам. Вскоре были разработаны планы, и два года спустя «Грюнленд» стал первым судном, достигшим берегов Антарктики. Командовал «Грюнлендом» британский капитан сэр Эдуард Долман, а все организационные работы взяло на себя недавно созданное Германское общество полярных исследований.

В течение следующих шестидесяти лет в южные океаны были отправлены еще четыре экспедиции. Наиболее крупная состоялась в 1925 году, в ней участвовало специальное исследовательское судно «Метеор» под командованием Альберта Мерца. Идея использовать Антарктику как стратегическую базу была отвергнута сразу же после первого плавания, и все следующие экспедиции решали в основном

чисто исследовательские задачи. Но при Гитлере такое положение кардинальным образом изменилось.

Как и многие из его окружения, Гитлер разделял взгляды Гаусгофера о важности расширения жизненного пространства. Он считал, что желательно проявлять активность на всех континентах. Немецкое присутствие в Европе, дружба с Японией и другими странами Тихоокеанского региона, теплые отношения с южноамериканскими диктаторами, колониальное владычество в Африке — все это навело Гитлера на мысль об освоении Антарктики. На материке не было иностранных военных баз, так что можно было ничего не бояться — никто бы не стал оспаривать его право на эти территории или оказывать сопротивление (в отличие от зоны Северного полярного круга, куда предлагал отправиться Горбингер).

Поскольку на горизонте маячила война, действовать следовало безотлагательно. Гитлер планировал построить в Антарктике секретную базу, а также создать здесь колонию чистых арийцев, которые будут жить в полной изоляции среди вечной мерзлоты.

Однако эти планы ему приходилось держать в секрете. Работа над проектом была начата в 1938 году. К тому моменту западноевропейские страны уже закончили перевооружение, и Гитлеру не хотелось подливать масла в огонь, тем более с учетом готовящейся оккупации Чехословакии. Поэтому плану всеми силами постарались придать видимость гражданского мероприятия, и к его составлению даже

была привлечена государственная авиакомпания «Люфтганза». Стоит отметить, что проектом весьма заинтересовался немецкий военный флот и лично рейхсмаршал Герман Геринг, так что с этим предприятием все было не так просто.

Руководить экспедицией поручили капитану Альфреду Ритшеру, который неоднократно ходил по полярным морям. Корабль был назван в честь Швабского района «Швабенланд». Это было грузовое судно, переделанное в авианосец — на борту у него стояли два массивных самолета «Дорнье», которые начиная с 1934 года использовались для доставки в США авиапочты. Корабль был оборудован специально для этой экспедиции, на его оснастку потратили более миллиона рейхсмарок. Германское общество полярных исследований провело с командой особый инструктаж, в частности, морякам объяснили, как выживать в условиях вечной мерзлоты.

По приглашению общества из США прибыл Ричард И. Берд для чтения лекции о Заполярье. В Гамбург он приехал в ноябре 1938 года, по этому случаю в местном кинотеатре в присутствии экипажа и 84 почетных гостей был продемонстрирован новый документальный фильм о его путешествиях по Антарктиде. Берд славился своими полярными путешествиями — он первым пролетел на самолете над Южным полюсом (в 1929 году). Как мы убедимся позднее, эта встреча с немецкими полярниками будет не последней.

Отчалив 17 декабря 1938 года, месяц спустя, точ-

нее, 19 января 1939 года «Швабенланд» благополучно достиг берегов Антарктики. В это время здесь стоял самый разгар лета. В течение следующих недель самолеты «Пассат» и «Борей» совершили по дюжине с лишним вылетов, в общей сложности покрыв территорию площадью от 325 до 600 тысяч квадратных километров. Такое большое расхождение в цифрах объясняется следующими причинами. Первая цифра указана в официальных документах, но кое-кто полагает, что она была сильно занижена, чтобы скрыть реальный масштаб операции.

Однако один факт не вызывает сомнений: самолеты сделали около 11 тысяч высококачественных снимков ибросили несколько тысяч опознавательных знаков со свастикой. Знаки представляли собой металлические колышки с острым тяжелым концом, которым они втыкались в снег. Таким образом Третий рейх заявлял права на покрытые вечной мерзлотой территории, получившие название Новой Швабии.

Однако все было не так просто. Земля, на которую они претендовали, принадлежала Норвегии. В 1931 году здесь побывала норвежская экспедиция, которая составила подробные карты территории, лежащей между Южной Америкой и Африкой, впоследствии эта местность стала известна как Земля Королевы Мод. Этими картами и воспользовались немцы. Кое-кто из комментаторов, впрочем, уверял, что, во-первых, Норвегии не нужны были эти земли и что, во-вторых, на их картах изображалась только

береговая полоса, тогда как немецкая экспедиция исследовала территории в глубине материка, куда еще не ступала нога человека. Интересно, но в свое время притязания Германии не вызвали никакой реакции.

Примерно месяц спустя после прибытия в Антарктику погода стала портиться, тогда капитан Ритчер приказал возвращаться в Гамбург, куда судно и прибыло в апреле 1939 года. Плаванием он остался чрезвычайно доволен и немедленно приступил к подготовке новой экспедиции. На этот раз он собирался взять в Антарктику легкие самолеты «F1-156» «Сторч», которые были оснащены лыжами, и с их помощью провести наземную разведку. Однако его плану не дано было осуществиться, поскольку разразилась Вторая мировая война.

Немецкое присутствие в зоне Антарктики отчасти подтверждает докладная, в которой описывается боевое дежурство трех немецких военных кораблей в районе Антарктиды и южной части Атлантического океана. Корабли оставались в этой зоне до самого конца войны, атакуя корабли союзников (один из них, правда, был потоплен в 1941 году).

Для союзников появление немецких военных судов в этом районе, весьма отдаленном от театра боевых действий, стало полной неожиданностью. Помимо всего прочего, здесь не проходили морские пути — ближайший огибая самую южную часть Южной Америки и мыс Горн. Тем не менее британцы решили положить этому конец. В 1943 году они

предприняли операцию под кодовым названием «Табарин» (название лондонского ночного клуба было присвоено операции, чтобы обмануть немецких шпионов).

Поблизости от Антарктики, на острове Десепши из состава Южных Шетландских островов был устроен пункт прослушивания. Цель англичан была предельно ясной: наблюдать за немецкими судами, курсирующими в этом районе, и передавать информацию кораблям союзников. Подспудно они хотели убить еще одного зайца: припугнуть прогермански настроенное правительство Аргентины и не допустить установления ими контроля над проливом Дрейка. Информация об этой операции просочилась в прессу только после окончания войны. Тогда же она получила новое, более невинное название: «Исследование Фолкландских островов».

Итак, только что мы познакомились с официальной версией событий, которую принимает большинство историков и обозревателей. Не пора ли теперь попытаться понять, что в действительности скрывалось за экспедициями Ритчера? После войны на тему немецких экспедиций в Антарктику, секретных баз и «летающих тарелок» было написано, наверное, с дюжину книг и бесчисленное множество очерков. Однако, потратив два года на изучение официальных документов и рапортов, автор не нашел ни единого достоверного источника, который мог бы подтвердить либо опровергнуть приведенные выше сведения. Постараюсь как можно лучше

изложить мои собственные «доказательства», однако оставляю за читателем полное право делать самостоятельные выводы.

После того как нацистская верхушка не сумела установить присутствие за Арктическим кругом, на повестку дня встал вопрос об Антарктике. С последней связывали честолюбивые планы Горбигер, Гесс и Гитлер, находя ее идеальным местом для реализации арийских идеалов и считая, что именно здесь однажды появится арийский сверхчеловек.

Известно, что в экспедиции Ритчера участвовало довольно много строителей, включая военных. Они должны были изучить территорию Новой Швабии и определить степень ее пригодности для строительства базы. Помимо них в Антарктику прибыли морские биологи, ботаники, картографы, а также целая группа гидрографов, в задачу которых входило составить карты морского дна. Картографы составили карты удаленных от берега районов на основании данных и фотоснимков, полученных в результате воздушной разведки. По некоторым сведениям, у берегов Антарктики было обнаружено три бухты, пригодных для швартовки. Под водой гидрографы наткнулись на рудную жилу и шельф, образовавшийся в результате вулканического взрыва. Он проходил между Южной Америкой и Африкой и тянулся по направлению к Антарктике (Земле Королевы Мод). Шельф состоял из огромных айсбергов, выступающих над поверхностью воды.

Во время полетов над материком летчики были

буквально заворожены картинами, открывавшимися их взору. Они видели гигантские айсберги, покрытые льдом горные цепи и пустынные полярные плато; попадались им также участки тундры и участки, словно утыканные теплыми водоемами аккуратной геометрической формы (пейзаж напоминал исландскую природу). Зрелище потрясло их и стало еще одним доводом в пользу сооружения базы. После того как была составлена подробная карта местности, экспедиция вернулась домой — с ^{месячным} опозданием, поскольку пришлось завернуть в Аргентину, чтобы высадить нескольких членов экспедиции.

Окрыленные успехом, Ритчер и другие члены команды стали готовить новую экспедицию, которая должна была состояться в 1939 году, но, повторяю, их надеждам не суждено было осуществиться — началась война.

Однако, по слухам, некоторые руководители проекта, включая рейхсмаршала Геринга, настаивали на отправке еще одной экспедиции в Новую Швабию. Планируемая операция обретала совершенно иной статус, поскольку действовала в условиях военного времени.

В первые месяцы войны немецкие суда, как военные, так и гражданские, практически не подвергались атакам союзников и почти беспрепятственно бороздили морские просторы. Однако, как это явствует из опыта Первой мировой войны, такая ситуация не могла тянуться долго. В случае если бы поляр-

ный проект получил продолжение, первоочередной мерой должна была стать организация постоянного дежурства подводных лодок на пути следования судна. Вскоре в северной и восточной частях Балтийского моря начались секретные учения экипажей подводных лодок. Это вполне могли быть советские приграничные воды, поскольку на том этапе все еще действовал советско-немецкий пакт о ненападении, и СССР сквозь пальцы смотрел на немецкие маневры в Балтийском море.

С увеличением выпуска подводных лодок постепенно множилось число подводников, которые прошли обучение в таубарктических условиях. Некоторое время спустя часть их отправилась в дальнее плавание к Южному полюсу. Первые подводные лодки были набиты до отказа: помимо группы добровольцев, желавших верой и правдой служить рейху и Гитлеру, они везли чертежи и научную литературу. В 1940 году лодки, в те времена еще достаточно тесные и тихоходные, вышли из Киля или Гамбурга и направились в сторону Аргентины. Там они приняли на борт специалистов из экспедиции Ритчера, которые уже два года трудились здесь над проектом базы.

С помощью аргентинского правительства, которое питало к Германии дружеское расположение, специалисты спроектировали, а затем изготовили разборные домики, приспособленные для проживания в условиях тундры. Вместе с дополнительными стройматериалами они, в разобранном виде, лежа-

ли, готовые к погрузке. Чтобы не привлекать внимания англо-американской разведки, немцы избегали действовать в крупных портах, выбрав в качестве стоянки незаметную бухту. Когда все было погружено на один или несколько грузовых кораблей, конвой, сопровождаемый подводными лодками, двинулся к берегам Новой Швабии. Добравшись до бухты, подводные лодки повернули назад и, выполнив указание гидрографов, приступили к изучению шельфа. На огромной глубине, под толщей айсбергов исследователи обнаружили несколько больших пещер. Эти пещеры, вероятно, проделала талая вода, образующая вследствие геотермальных процессов. Некоторые пещеры оказались настолько огромными (одна, например, была длиной более 50 километров), что было решено после ряда подготовительных работ устроить в них мастерские, ангары, бараки и служебные помещения.

Первое время добраться до пещер, окруженных со всех сторон льдами, было возможно только на подводных лодках. Позднее к ним подвели тунNELи, входы в которые были тщательно замаскированы. Через эти тунNELи в пещеры доставлялось оборудование. Кстати, в ходе дальнейших исследований обнаружилось, что ледниковый шельф тянется до Южного полюса и далее — по направлению к Новой Зеландии.

Немецкие власти были в восторге от этих открытий. По их распоряжению базе было присвоено название «Новый Берлин», и она стала центром Новой

Швабии, хотя в официальных документах она фигурировала под куда более прозаичным именем «База 211». Итак, что она собой представляла? Кто ее строил и для каких целей?

Вплоть до 1943 года мы не находим ни единого официального документа, имеющего отношение к данному вопросу, что представляется в высшей степени странным. Следует иметь в виду, что нацисты, стремясь контролировать едва ли не все сферы жизни, создали гигантский бюрократический аппарат, который весьма аккуратно вел дела. Возможно, «База 211» была исключением, и проект, спрятанный за каким-нибудь неброским названием, был передан в ведение произвольного учреждения. Скажем, министерства путевых сообщений или министерства связи.

Бюджет и задачи операции, скорее всего, держались в секрете, что нацистской администрации было совершенно несложно. Таким образом, на сегодняшний день мы не имеем ни одного официального подтверждения существования «Базы 211», если не считать слухов о секретной операции под кодовым названием «Ультра», которая, вероятно, имела некоторое касательство к объекту нашего интереса.

Как бы то ни было, в Антарктике день и ночь кипела работа. К берегам континента регулярно прибывали подводные лодки с очередными партиями колонистов и грузами. Строители базы воспользовались опытом и технологиями, приобретенными в процессе строительства бомбоубежищ и переобору-

дования старых угольных шахт под подземные фабрики. При помощи оборудования, доставленного из Чили и Аргентины, во льду прорубались новые туннели, к основным пещерам пристраивались крылья. Одновременно база приобретала новые функции. По первоначальным замыслам, здесь должен был быть оборудован пост прослушивания — аналог британского поста на острове Десепшин.

Но война внесла в эти планы свои корректизы — даже самые твердолобые нацисты не могли не предчувствовать ее исход. Немецкие войска терпели поражения на всех фронтах, и участь Германии была предрешена, ее не спасло бы даже «чудо-оружие». Однако не все нацисты были готовы примириться с неминуемым крахом. Кое-кто до конца оставался преданным идеям Гитлера, вполне разделяя его взгляды на коммунизм и западную плутократию, изложенные в «Майн Кампф». «База 211», или «Новый Берлин» мыслилась ими как последний бастион Третьего рейха.

В конце 1943 года появились первые планы переброски людей. После поражения под Сталинградом, явившегося переломным, нацистами (а среди них было немало фигур, принадлежащих к верхним эшелонам власти) овладела идея собственного спасения. Хотя они не отказались от мысли продолжать борьбу, но вполне логично полагали, что прежде всего следует остаться в живых — даже если ради этого придется сдаться на милость победителей.

Для успешной эвакуации людей требовалась под-

держка СС. В 1943 году это была единственная работоспособная структура Третьего рейха. Хотя официально производство оружия находилось в ведении министерства вооружений Альберта Шпеера, не-гласно всем процессом управляла СС. Гиммлер отнюдь не был безумцем и понимал, что ожидает Германию в будущем — именно эти мотивы стоят за его неоднократными попытками заключить сепаратный мир с западными державами — либо со Сталиным. При этом он надеялся в переходный период возглавить новое правительство — в этой новой структуре немаловажная роль отводилась СС.

Гиммлер был выдающимся администратором, и, помимо того, ему было что терять в случае поражения. Таким образом, в конце 1943 года он принял решение поддержать проект и помочь наладить транспортное сообщение с «Базой 211». Переезд на «Новый Берлин», который бы контролировали элитные силы СС, представлялся ему неплохой альтернативой. В начале 1944 года СС организовала тайную переброску в Антарктику специалистов и оборудования. Командующий подводными лодками, гроссадмирал Дениц, был убежденным нацистом и охотно выполнял распоряжения Гиммлера, считая, что операция служит интересам Германии, тем более что СС снабжала флот топливом и запчастями. В последние годы войны большая часть немецких подводных лодок была уничтожена. Но, быть может, одна или две все-таки сумели добраться до «Базы 211»? Никаких официальных подтверждений на этот счет

нет, хотя стоит иметь в виду, что многие документы того периода утеряны или уничтожены.

Таким образом, с начала 1944 года и до самого окончания войны подводные лодки курсировали между Европой и «Базой 211». О том, какого рода грузы лежали у них на борту, можно лишь строить догадки. Скорее всего, это было оборудование для строительства военных заводов. Слухи о конвойных линиях для сборки истребителей «Ме-262» и «Ме-163» мне представляются малоправдоподобными. Во-первых, аэродром был бы обнаружен противниками и, во-вторых, дислоцированные здесь самолеты нельзя было использовать в боевых операциях. Они могли пригодиться только для патрулирования местности. Кроме всего прочего, производство самолетов требует не только сложнейшего оборудования, но и большого количества сырья.

В отличие от них, как это уже говорилось в предыдущей главе, «летающие диски» потребляют значительно меньше ресурсов. Они удобны еще и тем, что им не нужен аэродром — достаточно высокой башни с покатой крышей, которую легко замаскировать. Следует учесть еще и то, что на «Базу 211» были переправлены целые научные лаборатории в полном составе.

По некоторым оценкам, базу обслуживали более ста тысяч человек, однако мне кажется, что эта цифра завышена. Каким образом велся подсчет? Очевидно, в эту цифру были включены пропавшие без вести члены гитлерюгенда, заключенные концлагерей и эсэсовцы. По моему мнению, персонал базы

составлял от 50 до 100 тысяч человек. Именно такое население было у подземного города в 1944—1945 годах. О моральном состоянии этих людей остается только гадать. Верили ли они в победу Германии? Как планировали распорядиться своей судьбой в случае поражения?

С уверенностью можно утверждать только одно. Весной 1945 года они могли рассчитывать лишь на себя — никакой помощи от фюрера, армии или правительства ждать уже не приходилось. Гитлер сделал ставку на западные страны, надеясь заключить с ними сепаратное соглашение и, объединив усилия с американцами и британцами, продолжить войну против СССР. Он полагал, что этот план отвечает общеевропейским интересам. Впрочем, к тому времени Гитлер уже не контролировал события и вряд ли хорошо отдавал себе отчет в своих поступках. После неудавшегося заговора весной 1944 года армия оказалась в сильной зависимости от руководства СС, которое отныне играло ключевую роль в решении любых политических вопросов. Группенфюрер СС Ганс Каммлер возглавил работы над проектами «ФАУ-1» и «ФАУ-2», а некоторые более pragматичные члены СС и офицеры тем временем готовились к неизбежному концу. Всем хорошо известны истории о похищениях золота и музеиных ценностей. Это была лишь одна из операций, осуществленных СС с целью обеспечить себе будущее.

Одновременно на «Базу 211» был доставлен некоторый запас стратегического сырья, а также большое количество разнообразной технической доку-

ментации, в том числе чертежи дисков первого поколения. Кроме того, сюда было переправлено оборудование для производства дисков, снимки и фотопленки, показывающие первый прототип диска в полете (они могли оказаться полезными местным летчикам-испытателям и инженерам в качестве учебного пособия), а также новые радары и электронные приборы.

Остальные проекты, над которыми специалисты работали здесь вплоть до 1945 года, были либо закрыты, либо сильно модифицированы, и проект «летающих дисков» сделался ключевым. Колонисты, приехавшие в Антарктику, не намерены были сдаваться и рассчитывали отомстить за разбитые мечты. Во многом свои надежды они связывали с успехом этого проекта.

В следующих главах мы рассмотрим иные аспекты этой истории, а сейчас я хочу привести свидетельство человека из ближайшего окружения Гитлера, который может иметь самое непосредственное касательство к нашей теме. В своей книге «Убийство Рудольфа Гесса» Гуго Томас высказывает сомнения в том, что узник тюрьмы Шпандау и Рудольф Гесс — это одно и то же лицо, и приводит ряд аргументов в защиту версии двойника. Его доказательства не лишены интереса и наводят на некоторые любопытные мысли. Почему Гесса не казнили в Нюрнберге, как многих его сподвижников по партии? Или просто не выпустили на свободу, сочтя безобидным фигурантом, а вместо этого заключили в тюрьму и заставили отбывать пожизненный срок (он умер в

1981 году)? Многие деятели рейха были приговорены к длительному тюремному заключению, например Альберт Шпеер, который, надо сказать, несет значительно большую ответственность за нацистские преступления, чем заместитель фюрера, который в 1941 году бежал из Германии.

За что ему дали пожизненный срок? По некоторым предположениям, Гесс многое знал о «Базе 211», возможно, даже на первом этапе как заместитель фюрера ведал строительными и научными работами, и союзникам он был нужен в качестве «козыря». А вдруг реальный Гесс все это время скрывался на «Базе 211»? Допустим, он имел двойника, который в 1941 году совершил перелет в Великобританию, а затем долгие годы сидел в тюрьме, выдавая себя за заместителя фюрера. А тем временем настоящий Гесс находился в Южном полушарии и следил за построением Четвертого рейха.

Надо сказать, что всякого рода мифы и слухи о немецкой антарктической базе ходят уже не один год и кое-кто принимает все эти истории за чистую монету. Подводные лодки, секретные миссии, необъятные ледяные пещеры, «летающие тарелки» все эти сцены в стиле «Индианы Джонс» — лишь разрозненные фрагменты, которые дают малое представление об общей картине. Как и в случае тайных немецких обществ, разобраться в истории создания «летающих дисков» значительно проще, если знать всю ее подоплеку. Хотя сам факт их существования остается недоказанным (то же самое можно сказать по поводу «Базы 211»), по-моему, нет дыма без огня.

Глава 3

*Они считали меня сумасшедшим.
Надеюсь, что они правы. Впрочем,
это не имеет значения для тех глуп-
цов, которые бродят по земле. Но ес-
ли я окажусь прав, и наука не пра-
ва — может, тогда господь бог сми-
луется над человечеством.*

Виктор Шаубергер (1885—1958 гг.),
открыватель самоподдерживающих
динамических потоков, который
во время и после войны работал
над созданием «летающего диска».

Из предыдущих двух глав мы узнали, каким образом в Германии были созданы предпосылки для радикальных преобразований в области научных исследований и политике на морях. Мы также узнали о том, что эти перемены витали в воздухе и нацистская партия лишь направила поиски исследователей и ученых в определенное русло, обернув их себе на пользу. На рубеже XX века ученые и инженеры в самых разных странах, казалось, вдруг уверовали в безграничные возможности науки. В США братья Райт совершили полет на построенном ими самолете, бросив вызов законам гравитации. Двигатель внутреннего сгорания, которым был оборудован их аппарат, открывал еще более широкие перспективы.

Хотя Первая мировая война несколько остудила

всеобщие восторги и заставила взглянуть на эти открытия более трезвым взглядом, тем не менее нельзя отрицать, что она послужила толчком к технологическому прорыву. В этой книге уже упоминалось о том, что в 20-е и 30-е годы у общества «Врил», вероятно, имелся собственный проект «летающего диска». Как бы то ни было на самом деле, нам важно понять, что идеи построения такого аппарата возникли не на пустом месте, не материализовались за одну ночь в тайном учреждении под Берлином, или на базе ВВС, затерявшейся в штате Нью-Мексико, или в иной галактике. В книге читатель встретит множество имен. И хотя не все люди, упомянутые на этих страницах, имеют непосредственное отношение к нашей теме, их идеи и технологии, безусловно, оказали существенное влияние на конструкторов «летающих тарелок». Изготавливая их первые прототипы, они активно использовали прежние наработки.

Здесь необходимо сказать несколько слов о Николе Тесле, который считается одним из виднейших изобретателей.

Никола Тесла родился в 1856 году в Хорватии. Когда ему было около тридцати, на его незаурядные способности обратил внимание Томас Эдисон и пригласил его работать в свою лабораторию. Тесла перебрался в Америку, где под руководством Эдисона занялся исследованиями электричества. Однако совместная работа продолжалась недолго. Система Эдисона использовала постоянный ток. Тесла считал, что переменный ток более эффективен и эконо-

мичен. На этой почве у них возник конфликт, и, так и не сумев переубедить прославленного изобретателя, Тесла оставил его лабораторию и самостоятельно занялся созданием электромашин переменного тока. Вскоре ему удалось обзавестись собственной лабораторией в Колорадо-Спрингс, где он поставил ряд экспериментов. Наблюдения во время грозы привели Теслу к мысли о возможности создания системы, которая бы обеспечивала электроэнергией потребителей без использования проводов.

Вопросу беспроводной передачи электроэнергии Тесла посвятил значительную часть своей долгой научной карьеры, но в 1899 году он еще верил в возможность существенного прорыва в данной области. Добившись, что от генератора переменного тока включилось более двухсот 50-ваттных лампочек, удаленных от него более чем на двадцать шесть миль, Тесла счел проблему более или менее решенной.

Тесла открыл существование вокруг Земли постоянного магнитного поля, которое обладало определенным резонансом (позднее было установлено, что частота колебаний «пульса» Земли равна 7,8 герца). Он считал, что, соответствующим образом настроив генератор, можно получить свободную энергию. Представьте себе струны, натянутые на скрипку: когда одна из них дрожит, колебание передается соседней и та резонирует с той же частотой. Тесла экспериментировал с двумя способами передачи энергии: через воздух (эксперименты в Колорадо-Спрингс) и через землю.

Его открытия были поистине революционными, но после смерти изобретателя почти не получили продолжения. Странные слухи поползли, когда правительство США наложило гриф секретности на его работы. Якобы оно защищало интересы автомобильной индустрии, а также производителей электроэнергии, которые в качестве сырья использовали уголь. Среди тех, кому идеи Теслы о бесплатном способе передачи электроэнергии на дальние расстояния пришли не по нутру, был известный банкир Морган, который в свое время уже разорил Эдисона, хотя Тесле он оказывал материальную поддержку на первых этапах его карьеры.

В Германии идеи Теслы нашли живейший отклик. Например, члены «Германского ордена» и общества «Туле» восприняли открытие способа передачи энергии без использования проводов как подтверждение их веры в существование универсальной энергии «Врил».

Помимо беспроводной передачи энергии Никола Тесла также ставил эксперименты в других областях. В частности, в 1897 году он продемонстрировал в нью-йоркском парке действие дистанционного управления на примере сконструированных им игрушечных подводных лодок. Такое устройство могло найти применение при торпедировании стоящих на якоре кораблей противника. Благодаря дистанционному управлению запуск торпед производился на безопасном расстоянии от цели, которую они должны были поразить.

Командование американского военно-морского флота отнеслось к изобретению с равнодушием и даже никак не отреагировало на отчаянное письмо Теслы, которое он в 1915 году направил в министерство обороны США. Помимо описания лодок, в письме были такие строки:

«Мои пилотируемые воздухоплавательные машины с дистанционным управлением лишены привычных для самолета [крыльев], элеронов, пропеллеров и других внешних приспособлений, они способны развивать огромную скорость и, вполне вероятно, в обозримом будущем могут стать мощными гарантами мира. Такая машина снабжена реактивным двигателем, управляемым либо механическим способом, либо по радио».

Дабы в полной мере осознать, насколько Тесла опередил свое время, стоит вспомнить, что это письмо было написано через семнадцать лет после демонстрации его дистанционного управления в парке и за тридцать лет до первого появления этой «передовой» технологии в Германии. Представьте себе, какими могли бы оказаться последствия, если бы в ходе Первой мировой войны власти прислушались к предложениям Теслы. Вряд ли стоит удивляться, что в Германии в 20-е годы Тесла считался наиболее перспективным ученым, способным изобрести столь нужное ей «чудо-оружие».

Тесла не слишком жаловал Германию и неоднократно предлагал свои услуги союзникам, однако в 20-е и 30-е годы он находился в тяжелом финансово-

вом положении и был готов сотрудничать с кем угодно — даже с Третьим рейхом. К сожалению, у нас нет возможностей подробно остановиться на всех его достижениях, но на одном открытии хотелось бы акцентировать внимание, поскольку оно связано с «летающими дисками».

Речь пойдет о хорошо известном любителям фантастики «луче смерти». Тесла уверял, что на самом деле создал такой прибор. 1 июля 1934 года семидесятивосьмилетний ученый объявил об изобретении оружия, способного положить конец войнам во всем мире. Хотя подробности так и остались скрыты от публики, по некоторым предположениям, в основе изобретения лежал принцип передачи заряженных частиц в виде пучков плазменной энергии, наподобие шаровой молнии.

Тесла утверждал, что страна, которая расставит вдоль своих границ «лучевые» пушки, будет непобедима. Против этого оружия бессильны все рода войск: пехота, авиация и т.д. Тем не менее ни одно правительство не проявило интереса к этой новинке — и Германия в том числе. Объяснить это можно тем, что Германия в это время уже приступила к работе над собственным аналогичным проектом и немецкому правительству не хотелось приобретать патент. Немецкий сверхсекретный проект имел кодовое название «Хадубренд», и руководил им известный физик Шиболд, специалист в области рентгеновских лучей. Целью его было сконструировать новый вид зенитного орудия, поражающего воздушные

цели концентрированным рентгеновским лучом. В целом идея оказалась бесперспективной (правда, по ходу работ был изобретен электронный микроскоп). По слухам, группа также сконструировала несколько прототипов «летающих дисков», которые в дальнейшем были модернизированы, однако точных данных об их практическом применении нет.

В 1936 году в честь восьмидесятилетия Теслы хорватское правительство основало институт в Белграде, которому присвоило имя знаменитого изобретателя. Помимо этого Тесла за вклад в науку был удостоен ежегодной пенсии размером в 7200 долларов. Институт создал архив, который собрал многие неопубликованные труды ученого. В 1941 году институт был занят немцами, и архив оказался в руках СС. К сожалению, конкретные детали этого события остаются неизвестными до сих пор. Что именно обнаружила СС? Каким образом воспользовалась материалами? Тесла в это время находился в Нью-Йорке — писал научные статьи и ставил эксперименты. Умер он в бедности и безвестности в 1943 году. После его смерти к нему в дом явилось ФБР и изъяло все его записи, которые были переданы на хранение в Отдел по делам иностранцев, где на них наложили гриф секретности. После войны архив был передан послу Югославии. Правда, кое-кто полагает, что некоторые документы так и остались у ФБР, что было вполне ожидаемо с учетом тогдашней напряженной политической обстановки.

Необходимо сказать несколько слов и еще об

одном ученом — Роберте Л. Бартини. Член коммунистической партии Италии, Бартини специализировался в области самолетостроения. В конце 20-х годов он переехал в Россию, где разработал несколько оригинальных моделей самолетов, некоторые технические характеристики которых засекречены вплоть до сегодняшнего дня. Например, в 1935 году в России прошел испытание «самолет-невидимка», который был различим невооруженным глазом только с достаточно близкого расстояния. Он был сделан из прозрачного материала, походившего на лавсан, которым братья Хортен в 30-е годы покрывали ранние модели планеров (непонятно только, каким образом удавалось сделать «невидимыми» механизмы вроде двигателя). Бартини также был пионером в области аэродинамики. Некоторыми его идеями легко могли воспользоваться немецкие авиаконструкторы, особенно те, кто занимался разработками летательных аппаратов с нетрадиционной формой корпуса.

В послевоенный период главным достижением Бартини стало участие в создании «Каспийского морского чудовища» — первого действующего «экраноплана», который отличался оригинальной компоновкой и по размерам и взлетной массе значительно превосходил все известные самолеты. Принцип его работы был основан на использовании «экранного эффекта» — образования под самолетом воздушной подушки. Всего было создано несколько экспериментальных образцов этой гигантской ам-

фибии — сегодня обсуждается вопрос о налаживании выпуска таких самолетов меньшего размера.

При конструировании самолета Бартини использовал свойства аэродинамики, и хотя его «экраноплан» не имеет прямого отношения к «летающим дискам», тем не менее разработанная им концепция свидетельствует о величине гения Бартини и придает особую значимость его более ранним работам в области моделирования летающего крыла, которыми он занимался в 1930-е годы.

То же самое можно сказать об исследованиях в области аэродинамики немецкого конструктора-исследователя Александра Липпиша. Липпиш работал над летательными аппаратами системы «бесхвостка», создавая как планеры, так и самолеты. Примечательной конструктивной особенностью его аппаратов было применение прямоточного воздушно-реактивного двигателя и крыльев, напоминавших треугольник с широким основанием. Такой самолет довольно точно описан в романе «Последние когти орла».

НАСА использовала некоторые технические решения Липпиша при создании экспериментальных летательных аппаратов, а также современных космических кораблей многоразового использования. Помимо этого Липпиш занимался проектированием летающего крыла. Липпиш двигался примерно в том же направлении, что и знаменитые братья Хортен, чьи работы в области аэродинамики вызвали большой резонанс в немецких научных кругах. И конеч-

но, их достижения не ушли от внимания разработчиков «летающих дисков».

Стоит добавить, что в 30—40-е годы аэродинамика представлялась темной и загадочной областью. Даже сейчас теория авиастроения, по сути, сводится к считанным физическим законам. Что же тогда можно сказать о первой половине XX века, когда конструкторы испытывали свои модели в примитивных аэродинамических трубах. Проектировщики дисков находились точно в таком же, если не худшем положении, ведь им приходилось быть первопроходцами и учиться исключительно на собственном опыте.

Прежде чем перейти к рассказу о главных действующих лицах этой таинственной истории, необходимо упомянуть об еще одном исследователе — Викторе Шаубергерे.

Шаубергер родился в 1885 году в семье австрийских егерей, которые на протяжении поколений охраняли леса в окрестностях Холлага, возле озера Плокенштайн. Виктор последовал по стопам своих предков. После окончания Первой мировой войны он поступил на службу к князю Адольфу Шаумбург-Липпе. В его обязанности входило сторожить леса в окрестностях Штайрлинга, которые занимали 21 тысячу гектаров. Подолгу оставаясь в одиночестве, он черпал вдохновение в окружающей его девственной природе. Как следствие в его голове сформировалась совершенно новая философская концепция, суть которой сводилась к тому, что вода является живым организмом, то есть обладает жизненной силой, или энергией.

Виктор Шаубергер считал, что свободно текущий водяной поток вырабатывает энергию, которая при определенных условиях может повернуть реку вспять. Он замечал, что под воздействием солнечных лучей река становится ленивой, «расслабляется», а ночью, особенно в полнолуние, просыпается, начинает течь быстрее, становится более активной, «живой».

Как-то, получив заказ от местной лесопилки, Виктор Шаубергер спроектировал и смонтировал водные желоба для сплава бревен в соответствии со своей концепцией, впервые применив на практике вихревые технологии. Принцип действия желобов был основан на использовании энергии воды. Первое время изобретение вызывало скепсис, но затем ему улыбнулась удача. Шаубергер даже сумел запатентовать свое открытие, тем самым приобретя стабильный источник доходов и в некотором смысле пойдя по стопам Горбигера.

В 1934 году благодаря связям с местными промышленниками Шаубергер удостоился личного приглашения Гитлера, который, заинтересовавшись его изобретением, решил познакомиться с ним лично. Однако аудиенция, как показалось Шаубергеру, не удалась: у Гитлера он столкнулся с директором Института кайзера Вильгельма Вилуном, который буквально не давал ему рта открыть, а потом, выходя вместе с ним из кабинета, сделал замечание за то, что он забивает «фюреру голову всякой чепухой». На Гитлера, напротив, знакомство произвело самое хо-

рошее впечатление, он захотел его продолжить, назначив встречу на следующий день, не зная, что изобретатель, расстроенный, уже отправился домой.

В 1938 году изобретение Шаубергера вновь привлекло к себе внимание. Новоявленный губернатор Австрии Юлиус Штрейхер выдал Шаубергеру 10 миллионов рейхсмарок и, что еще более ценно, предоставил в его распоряжение лабораторию профессора Котшау в Нюрнберге. Шаубергер отозвал своего сына Вальтера из Дрезденского университета, где тот учился на инженерном факультете, и с энтузиазмом взялся за исследования «живой воды» в лабораторных условиях.

Но вскоре Шаубергера постигло разочарование. Как он сам объяснял, вода, которой он пользовался в лаборатории, была «мертвой», не подходившей для экспериментов. Не имея возможности работать с «живой» водой, отец и сын спроектировали устройство, способное обогащать воду энергией.

В те же годы в нюрнбергской лаборатории было сделано действительно важное открытие. Изучая вихревой поток жидкости, Шаубергер пришел к выводу о возможности создания принципиально новой модели двигателя. В 1941 году к нему в руки попал небольшой самолетный электродвигатель, и Шаубергер решил внести в его конструкцию ряд изменений, с тем чтобы тот работал с использованием найденной им новой энергии.

Основная идея двигателя Шаубергера состояла в создании вихря внутри камеры сгорания. Вихрь со-

здаёт разряжение, засасывающее воздух через турбину, образуя цикл: теплота — мини-торнадо — механическая энергия — теплота.

Шаубергер решает объединить рабочее тело компрессора и колеса турбины в единый узел. Так появилась модель в 1,5 метра диаметром и весом более 130 килограммов. В корпусе двигателя находился ротор со спиралевидными лопастями. Над корпусом были закреплены мотор-стартер и генератор.

Двигатель Шаубергера потреблял только воду и воздух. Мотор-стартер приводил в движение ротор, который формировал мини-торнадо. При этом вода при отбрасывании за счет центробежной силы к периферии проходила сквозь «штоторы» ротора и начинала вращаться вдоль оси каждой из лопастей.

Шаубергер подчеркивал, что при определенных условиях вихрь становился самоподдерживающимся, как природный смерч, существующий за счет разницы давления между внешней средой и внутренним конусом. Для этого необходимо подавать к вихрю тепло, которое бы поглощалось им и поддерживало его вращение. Эту функцию выполнял теплообменник. Когда двигатель выходил на самодостаточный режим, мотор-стартер отключался, в двигатель по трубопроводам под определенным давлением подавалась вода. Итак, сформированные ротором мини-торнадо огибали внутреннюю поверхность верхней части двигателя, попадали во внутренний конус, затем продвигались ниже, стягивались к центру, и в конце концов вылетали через сопло.

Чтобы понять принцип действия этого аппарата, возьмите пустую пластиковую полуторалитровую бутылку с узким горлышком и наполните ее на три четверти теплой мыльной водой. Плотно закройте бутылку крышкой и встряхните ее несколько раз. Вскоре у вас образуется подобие мини-торнадо — тот же эффект, что и у Шаубергера. А теперь представьте себе, что турбулентный конус поднимается вертикально и достигает крыльчатки, расположенной на конце водяного конуса. На крыльчатку поступает воздух от вентиляторов, расположенных по диаметру цилиндра, и сильная струя воздуха через смеситель выбрасывается вниз. Такой продолжительный искусственный воздушный циклон создает подъемную силу. Иначе говоря, этот аппарат действует как вакуумный пылесос наоборот. От маленькой турбины энергия поступает к двигателю, таким образом создается самоподдерживающаяся замкнутая система — альтернативный источник «свободной энергии».

Шаубергер писал:

«Разрушительное движение по своей природе имеет центробежный характер. Вектор создающей его силы направлен из центра к периферии по прямой линии... Центр постепенно теряет энергию, которая вся переходит на периферию явления. В природе этот процесс разрушения касается сложных систем, потерявших жизнеспособность. В процессе этого цикла из их фрагментов могут возникать новые оригинальные формы. Для центростремитель-

ного движения по гиперболической спирали характерно падение температуры, уменьшение объема и концентрация. Для центробежного движения, напротив, характерны увеличение температуры, выделение тепла, расширение и, в результате, взрыв. В природе одна форма движения постоянно сменяется другой».

Первое испытание аппарата оказалось успешным: он вылетел через крышу лаборатории и был найден на некотором расстоянии от здания. Но по неясным причинам усилия Шаубергера опять оказались тщетными и не оцененными по достоинству. В 1943 году в возрасте пятидесяти восьми лет ученый получил повестку на фронт. Сначала он был направлен в Северную Италию, где командовал парашютным батальоном, но вскоре персональным указом Гиммлера переведен в технический колледж в Вене — Розенхюгеле, который обслуживал аппарат СС.

Однажды в институт к Шаубергеру явился патруль и срочно отвез его в Маугхаузен, где его ожидал штандартенфюрер Цейрус. Тот поставил перед ученым трудную дилемму: отобрать себе специалистов из числа чешских заключенных и по возвращении домой с их помощью попытаться модифицировать свой летающий аппарат, сконструировав пилотируемую модель, либо навсегда остаться в концлагере. Каков был ответ Шаубергера, остается только гадать. Насколько это известно, вскоре он вместе с новыми ассистентами покинул Вену — Розенхюгель — колледж был разрушен во время бомбардировки.

Новая лаборатория находилась в Леонштайне, поблизости от его родного Линца. Здесь-то Шаубергеру и удалось завершить работу над аппаратом. Это была полномасштабная беспилотная модель «летающего диска» с новым типом двигателя, которая, скорее всего, управлялась по радио. В этой истории, однако, остается немало белых пятен. Автор более чем уверен, что в 1945 году диски были уже изобретены, не сомневается он и в профиле работ Шаубергера, но, возможно, эти два события не стоит связывать друг с другом. Во всяком случае, не в данный момент.

В 1945 году первыми в Леонштайн вошли американцы, опередив советские войска. Они-то и обнаружили лабораторию Шаубергера. После краткого допроса они отпустили специалистов, набранных из узников концлагеря, а Виктора Шаубергера задержали и заключили на шесть месяцев в фильтрационный лагерь. Американцам необходимо было выяснить степень его информированности. Кроме того, они не хотели, чтобы услугами изобретателя воспользовались другие страны или нацисты, сумевшие бежать от возмездия. Леонштайн находился в советской оккупационной зоне, но еще до прихода советских войск американские спецслужбы изъяли из квартиры Шаубергера все представляющие для них интерес материалы. Обнаружив разрозненные листы с подозрительными чертежами и цифрами, советские спецслужбы обшарили весь близлежащий квартал и, ничего не найдя, взорвали дом Шаубергера.

После окончания войны с Японией Шаубергер

был выпущен на свободу. Поскольку ему было запрещено экспериментировать с «легающими дисками», он вернулся к исследованиям водяного вихря. Тем не менее он по-прежнему интересовался технологическими новинками и явно был заинтригован сообщениями о появлениях НЛО, принцип работы которых мог быть основан на некоторых его идеях.

В 1957 году Виктору Шаубергеру и его сыну Вальтеру поступило предложение приехать в США и провести работу по воссозданию его двигателя. Они дали согласие и в обстановке полной секретности прибыли на военную базу, расположенную на берегу реки Ред-Ривер в штате Техас. Получаемая ими почта проходила цензуру, и им были запрещены контакты с внешним миром. Когда срок контракта истек, им было предложено его продлить, от чего Виктор Шаубергер категорически отказался. Тогда руководитель проекта потребовал от Виктора пройти ускоренный курс обучения английскому языку, надеясь поддерживать с ним сотрудничество по переписке (до этого все общение проходило через профессиональных или добровольных переводчиков).

Отец и сын также дали подписку о неразглашении. Единственный человек, с которым им отныне позволялось говорить о работе, был некий таинственный «мистер Р. Д.», проживавший в Мюнхене. Затем американские визы были аннулированы, и учёные спешно вылетели домой, в Линц. Пять дней спустя Виктора Шаубергера не стало. Это случилось 25 сентября 1958 года. Возможно, он так и не сумел оп-

равиться от шока. По словам Вальтера, перед смертью отец без конца твердил: «Они отняли у меня все. Я себе больше не принадлежу».

После смерти отца Вальтер основал в небольшом австрийском городке собственную технологическую фирму. Можно, однако, предположить, что разработки, которыми по сей день занимается его предприятие, не противоречат условиям соглашения, когда-то подписанного им на военной базе на берегу реки Ред-Ривер. В противном случае Вальтер не надолго пережил бы отца. Те, кто скрывался за секретами «летающих дисков», ставили их выше, чем жизнь талантливых изобретателей.

* * *

Оригинальные работы таких изобретателей, как Виктор Шаубергер или Липпиш, вполне могли послужить основой для создания «летающих дисков». Эти ученые во многом опередили свое время. Главной их особенностью было умение мыслить нетрадиционно и находить необычные решения. Для нацистской партии такие личности были поистине на вес золота. Считалось, что они могут оказать государству бесценные услуги. Происходящие в Германии перемены выдвигали на первый план новые задачи, для выполнения которых содействие подобных ученых могло оказать решающее значение.

С приходом нацистов к власти правительство поставило перед собой цель кардинальным образом реформировать всю систему образования: от дет-

ского сада до университета. На практике нововведения вроде «арийской физики» означали усиление политического давления и контроля над научными учреждениями, как государственными, так и частными. Подъем производства, вызванный внедрением некоторых передовых технологий, оказался преходящим: все чаще изобретателям и технологам приходилось преодолевать бюрократические препоны, доказывая, что их новшества не противоречат «арийской» линии.

Многие ученые переехали за границу; позднее утечка мозгов сказалась, в частности, на работах по созданию баллистической ракеты «ФАУ-2», которыми руководил немецкий ученый Вернер фон Браун. Этот проект тормозился из-за недостатка квалифицированных кадров и своим конечным успехом во многом был обязан иностранным специалистам, которые доставлялись в Германию из разных концов рейха, который к этому времени существенно расширил свои территории.

От утечки мозгов пострадали практически все отрасли немецкой индустрии, и можно сказать, что это явилось одной из главных причин будущего крушения рейха. Правительство Гитлера недооценило важность науки и образования. Несмотря на огромные финансовые средства, выделенные впоследствии научным учреждениям и различным программам, оно не сумело добиться качественного скачка, поскольку оставшимся специалистам не хватало квалификации, чтобы справиться с поставленными перед ними задачами.

После Первой мировой войны совершенствование системы образования в Великобритании и США способствовало развитию физики, химии, электроники и других областей. В Германии ситуация была абсолютно иной. Тогда как европейские и американские ученые активно налаживали научные контакты и сотрудничество, Германия все сильнее замыкалась в себе, отгораживаясь от влияния так называемых «еврейских физиков».

Особо тяжелый период для науки наступил в 1933 году с установлением тоталитарного режима. Если прежде Германия славилась своими университетами и научными школами, то с приходом к власти НСДАП качество образования снизилось и учебные программы приобрели сильный политический и идеологический оттенок. Студенты в обязательном порядке вступали в гитлерюгенд, студентки пополняли «Лигу немецких девушек». Правда, к этому времени в университетах обучалось не так много девушек, поскольку нацисты считали, что женщинам там не место. Их задача была охранять семейный очаг и растить новое поколение арийцев.

Многие молодые ученые были вынуждены в угоду новым требованиям принять «арийскую» модель мира и Вселенной, закрывающую путь дальнейшим научным поискам. «Еврейская физика» была объявлена лжен наукой и подвергнута ostrакизму. По этой причине Альберт Эйнштейн, покинув Германию в 1915 году, больше не вернулся на родину — он опасался преследований и общей гнетущей атмосферы.

Однако, несмотря на кризис в системе образова-

ния, в довоенный период в Германии обозначилась новая тенденция, которая привела к появлению совершенно новой категории инженеров и ученых. Их оригинальные идеи при прочих обстоятельствах были бы сочтены абсурдными, но в нацистской Германии они попали на благодатную почву, оказались политически востребованными. Главенствующие позиции заняли доктрины вроде теории Горбигера с его крайне вульгарными взглядами на мироздание и миропонимание — в отличие от традиционной науки, они были созвучны общему политическому курсу. Будем надеяться, что подобное больше нигде не повторится.

Говоря иными словами, научно-техническая программа нацистов была крайне догматичной (и при этом довольно педантичной), сторонних наблюдателей она удивляла своей тривиальностью. Еще в пору Первой мировой войны сталелитейное предприятие Круппа по заказу кайзера сконструировало самый крупный миномет в мире. Этот миномет произвел всего девять выстрелов, после чего понадобилось менять ствол. Крупп прекрасно знал о его конструктивных недостатках, тем не менее всеми силами старался получить этот заказ, поскольку хотел всем доказать, что создание такого гигантского орудия возможно в принципе.

У нацистов были примерно такие же амбиции, только масштаб крупнее. Они отвергали традиционную науку, поскольку верили, что представители новой элиты, равно как и обычные люди с улицы, наделены особым даром и способны создать «чудо-

оружие» без помощи замшелых ученых. Они — «раса господ», нация, сумевшая за считаные месяцы оккупировать большую часть Западной Европы. Чувство собственного превосходства затмило ощущение реальности. Как мы теперь видим, этот характерный недостаток повлиял на развитие военных программ в долгосрочной перспективе.

Последствия подписания Версальского договора 1919 года были ужасны. Германии было запрещено производить новые виды вооружения, что сильно затормозило развитие самолетостроения и других промышленных отраслей. Но, несмотря на санкции, некоторые круги тайно вынашивали планы создания самолетов двойного назначения. Когда производство гражданских самолетов более или менее наладилось, армия и производители, которые были вовлечены в эту тайную игру, сосредоточились на разработке новых технологий, не подпадающих под запрет (в частности, реактивных турбин). В случае удачи эти новшества были бы использованы при создании новых ВВС.

Главным игроком, стоящим за возрождением люфтваффе, был Герман Геринг. Обычно его принято рисовать напыщенным снобом, но на самом деле он был далеко не глупым, хотя, возможно, и несколько экстравагантным человеком. В 1930-е годы он в реальном свете видел все проблемы, стоявшие перед нацистами, однако не сумел осознать то, что строить воздушный флот необходимо с опорой на науку — про другие рода войск даже не было и речи

(тем более что по условиям Версальского договора вооруженные силы Германии были сильно сокращены). Люфтваффе создавалось с нуля, и потому Германии необходимы были первоклассные самолеты и оборудование, причем в кратчайшие сроки.

Единственно, что могло сделать правительство, — это заинтересовать местных производителей. Министерство воздушного флота, которым руководил Геринг, вполне отдавало себе отчет в том, что для привлечения рабочей силы необходимо создать условия труда лучшие, чем у конкурентов.

В результате в авиационной промышленности с самого начала была сделана ставка на внедрение технологических новинок, которые выходили из научно-исследовательских учреждений, существовавших под патронатом Геринга и при его финансовой поддержке. Немецкой экономике эта практика также приносила определенные дивиденды, поскольку бюджет страны пополнялся за счет продаж технологий за границу.

Кстати, главным торговым партнером Германии в 1930-е годы был не кто иной, как Советский Союз. Советская промышленность тогда сильно отставала от европейской. У Германии при этом был свой интерес. Прежде всего она нуждалась в валюте, поэтому на экспорт шли не только промышленная продукция и оборудование, но и сырье. Стоит заметить, что буквально за день до нападения на Польшу СССР получил от Германии абсолютно новый военный корабль.

При люфтваффе функционировало девять прекрасно оборудованных исследовательских центров и конструкторских бюро. Каждый из них имел один из следующих профилей: летные испытания, разработка новых типов вооружений, авиационная медицина (с 1942 года), аэродинамика, аэродинамические характеристики бомб и торпед, планеры, разработка новых систем двигателей, радиосвязь и радары и, наконец, техническая академия, которая готовила персонал для обслуживания баллистических ракет и давала еще несколько специальностей, которых не было в других учебных заведениях.

Однако это еще не все. У министерства обороны было несколько собственных институтов, действовавших под эгидой *Technisches Amt* — Технического бюро. В бюро проходили окончательный контроль разработки, которые поступали сюда из других институтов. Это был своего рода Отдел технического контроля (ОТК). Как мы уже знаем, люфтваффе обслуживали несколько институтов, каждый из которых имел собственный участок работ, и вполне возможно, в недрах одного из них были созданы узлы или технологии, которые в будущем могли быть использованы при проектировании «дисколетов». Исследовательские группы работали автономно, практически ничего не зная друг о друге и имея весьма смутное представление о проекте в целом. Общую координацию осуществлял представитель люфтваффе.

В этих технических центрах трудились специа-

листы самого высшего класса, которые сумели обеспечить научно-технический прорыв в авиации, чего и добивались министерство обороны и люфтваффе. Идея построить «летающий диск» вполне могла вписаться в общую картину. Зачем тратить миллионы рейхсмарок на традиционные самолеты, когда эти средства можно пустить на создание принципиально новых устройств вроде реактивных самолетов с турбинным двигателем? Тем не менее чиновники, распределяющие бюджет, а большая их часть были консерваторами, опасались расходовать деньги на рискованные проекты, предпочитая им более надежные и безопасные.

Например, проект реактивного двигателя профинансировал частный бизнес, а именно, Эрнст Хейнкель, причем для него это было прежде всего коммерческое вложение. Принимая решения о финансировании, министерские чиновники руководствовались двумя главными критериями: выполнимостью проекта и его практическим применением. При таком подходе программы вроде ракетных никогда бы не получили одобрения, не говоря уже об их завершении, и война могла бы пойти совсем по иному сценарию. Германия обгоняла страны-союзники в таких областях, как аэrodинамика, вертолетостроение, производство двигателей (даже несмотря на затягивание работ), гидравлика, радиосвязь, производство радаров. Но всеми этими достижениями она обязана частным предпринимателям, а отнюдь не властям.

Возьмем для примера знаменитый реактивный истребитель «Ме-262». Начало его производства было отсрочено ровно на год. Увидев истребитель на авиационном шоу, Гитлер сначала пришел в бурный восторг, а затем осведомился у Мессершмитта, оборудован ли на нем бомбоотсек. Тот ответил, что нет, но в принципе это сделать можно. Тогда Гитлер предложил доработать «Ме-262» и сделать из него истребитель-бомбардировщик. Поскольку никто не осмеливался противоречить Гитлеру, даже если он был в корне не прав, все его приказы послушно исполнялись. Что до Геринга, то его покровительство сослужило люфтваффе плохую службу, поскольку многие его решения были продиктованы лишь амбициями и идиосинкразией.

Вернемся теперь к «летающим дискам». На первый взгляд «летающие диски», казалось бы, имеют к люфтваффе непосредственное отношение. Однако с трудом верится, чтобы кто-нибудь из чиновников одобрил столь радикальную программу, не говоря уж о том, что она была сверхсекретной. Кроме того, в государственных структурах царил административный произвол, их раздирали внутренние интриги; страдали они также от слабого руководства. Даже в случае если что-либо подобное поступило бы на их рассмотрение, проект был бы отвергнут с порога, либо, напротив, получил бы высший приоритет, о чем мы бы, несомненно, узнали.

По логике, работы над «летающим диском» могли идти параллельно с разработкой ракет, принцип

действия которых примерно тот же, что и у космических аппаратов, которые доставили человека на Луну. Почему этот проект не могла возглавлять люфтваффе или какая-нибудь другая подобная организация? Прежде всего потому, что научные центры были узкопрофильными и вели разработки вооружения лишь одного типа, причем не поддерживали сотрудничества между собой. Например, заказ на разработку самолета-снаряда «ФАУ-1» поступил от люфтваффе, а заказ на «ФАУ-2» — от армейского управления. Стоит дополнить, что группа конструкторов, которыми руководил немецкий ученый Вернер фон Браун, приступила к работе над «ФАУ-2» еще в 1930-е годы и продолжала ее более десяти лет.

Впрочем, для армейской верхушки проект «ФАУ-2» был как камень на шее. «Чудо-оружие», собственно говоря, не оправдало надежд. Оно обогнало свое время; такова судьба многих изобретений, которые оказываются востребованными значительно позднее, когда поднимается общий технологический уровень, причем это далеко не всегда относится к самому изобретателю — как мы позднее увидим на примере «летающих дисков». Примите во внимание и такой факт: только во время одного союзнического авианалета на Германию мощность сброшенных бомб больше, чем всех вместе взятых «ФАУ-2», выпущенных по Англии.

Безумные проекты вроде «ФАУ-2» имели скорее политическое значение. Это было доказательство величия немецкой технической мысли и нацистско-

го государства. Во время и после войны союзническая пресса (как и до того немецкая пропаганда) давала «ФАУ-1» и «ФАУ-2» самые лестные характеристики. Они считались непревзойденными в техническом отношении. На самом деле все это не соответствовало действительности. «ФАУ-1» был достаточно эффективным автоматически управляемым беспилотным самолетом, однако конструкция установленного на нем воздушно-реактивного двигателя была весьма простой. Кроме того, он имел довольно ограниченный радиус действия и не слишком мощный фугасный снаряд. Система наведения была довольно примитивной, и не имелось никаких гарантий, что снаряд поразит цель. При этом самолет-снаряд отличался довольно простой конструкцией и предназначался для массового производства.

Ракета «ФАУ-2» была значительно более сложным видом вооружения, и на ее окончательную доработку ушло немало лет. Уже в самом конце войны США произвели испытание нескольких трофейных «ФАУ-2», и они оказались не слишком успешными. Дело, по-моему, в том, что эта ракета была чересчур сложной для той простой функции, которую ей отводилось выполнять, а именно: донести до города вроде Лондона боеголовку, заряженную тонной взрывчатого вещества. На мой взгляд, более дешевый и простой в техническом отношении «ФАУ-1» лучше отвечал потребностям Германии. Но разверни она раньше серийное производство «Ме-262» либо профинансируй конструкторов «летающих

дисков», выигрыш был бы значительно более ощущимым.

У германского флота также имелась научно-исследовательская база, правда, в этой области к новшествам относились с еще большим подозрением, поскольку командование флота было еще более консервативным, чем руководство люфтваффе. В Германии флот считался самым престижным родом войск — как и в Великобритании. Тем более странно узнать, что во время войны адмиралы, служившие в центральном штабе в Берлине, подвешивали маятники над морскими картами, таким странным образом «нацеливая» свои подводные лодки на корабли противников.

Когда в 1943 году на конференции был затронут вопрос о необходимости новых двигателей для подводных лодок, большинство «советников» по техническим вопросам, представляющих флот, в знак протеста покинули зал. Возможно, среди них было немало круглых невежд, не способных понять суть изобретения даже в самых общих чертах, ученым приходилось им все объяснять едва ли не на пальцах. В США или Великобритании, где контакты между армией и наукой были значительно теснее, такого просто не могло бы произойти.

В Германии эта ситуация свела к нулю многие усилия ученых.

В США все военные проекты (от радаров до танковой подвески) находятся в ведении Управления научных исследований и усовершенствований, ко-

торое осуществляет общую координацию работы. При этом Управление едва ли не в первую очередь следит за тем, чтобы разработчики как можно чаще обменивались информацией и были в курсе того, что происходит в других подразделениях. Во время войны группы, которые включали в себя ученых и технических специалистов, периодически выезжали на фронт, чтобы посмотреть на плоды своих трудов. Безусловно, в Америке разработчики тоже сталкивались с проблемами, однако здесь их пытались решить в обозримые сроки, а не загоняли внутрь.

В Германии не было аналогичного координационного центра. Действительно, здесь были созданы «ФАУ-1» и «ФАУ-2», однако оба проекта сталкивались с большими трудностями, и можно сказать, что в течение войны их потенциал так и не был реализован. Например, «ФАУ-1» обладал весьма неточной системой наведения, а у «ФАУ-2» имелся целый ряд конструктивных недоработок, начиная с гироскопа и кончая двигателем.

Помимо этого, был у них и еще один весьма существенный недостаток: к работе над обоими проектами были привлечены узники концлагерей и иностранные специалисты, которые были отнюдь не заинтересованы в высокой результативности и имели возможность заниматься элементарным саботажем. Строго говоря, немецкая программа строительства вооруженных сил была плохо продуманной по всем параметрам. В отличие от советской военной промышленности, которая наладила вы-

пуск великолепного танка «Т-34», немецкие производители ограничились тем, что увеличили размеры старого «тигра», укрепили броню и поставили на него крупнокалиберную пушку, оставив при этом двигатель прежним. В результате «тигры» часто выходили из строя из-за поломки двигателя либо под действием собственной тяжести увязали в болотах. Причем в других промышленных отраслях положение наблюдалось не более отрадное.

Предприятие, которое хотело получить военный заказ, скажем, на разработку нового танка, составляло заявку и отдавало ее на рассмотрение военным, многие из которых не имели достаточной технической подготовки. Испытания были организованы плохо, не принималось в расчет и то, что боевые качества орудия наиболее наглядно проявляются только на поле боя. Кроме того, распределению заказов сопутствовали многочисленные интриги и всякого рода махинации.

Как мы уже говорили, наука в Германии была не на самом высоком уровне. Ученые практически не имели контактов с армейскими заказчиками, зачастую встречаясь с ними только на официальных презентациях. Военные относились к лабораториям и институтам как к престарелым родственникам, навещать которых — досадная обязанность. Возникла порочная практика ставить эксперименты над заключенными концлагерей — в частности, на них изучалось действие атмосферного давления на различных высотах. Все это снималось на пленку и ис-

пользовалось для инструктирования летчиков люфтваффе.

При этом в поистине слепой вере в изобретение «чудо-оружия» нет ничего удивительного. Германия не могла, подобно союзникам, планомерно наращивать производство танков, самолетов и кораблей. Учитывая ограниченные ресурсы и производственные мощности, она надеялась компенсировать количество качеством — осознание того, что ставка была сделана не на ту лошадь, пришло с опозданием.

Кстати, Германия для поддержания духа населения не сворачивала производство потребительских товаров даже в самый разгар войны. В Великобритании, напротив, вся экономика была перестроена на военный лад, и выпуск таких продуктов, как машины или радиоприемники, был временно прекращен. Так что стоит ли удивляться, что немецкая военная машина потерпела крах? Или возьмем, к примеру, знаменитую фразу Геббельса о «тотальной войне» — она прозвучала только тогда, когда верховное командование в полной мере столкнулось с дефицитом оружия. Когда же германская военная машина набрала обороты, война была уже проиграна.

Германская военная программа провалилась по трем основным причинам. Во-первых, небрежно были продуманы планы исследовательской работы, инженеры и конструкторы, занятые в проектах, не всегда хорошо понимали свою конечную задачу. Во-вторых, судьба проектов зачастую зависела от желания того или иного чиновника, часто пристрастно-

го либо преследующего собственные интересы. И наконец, отсутствовала связь между разработчиками и армией.

Все эти аргументы вроде бы говорят о том, что проект «летающих дисков» не мог быть поддержан по определению, однако не будем забывать, что в Германии существовала такая структура, как СС. Она не только обладала широкими финансовыми возможностями, но и могла достаточно четко организовать работу, что было наглядно продемонстрировано в случае с «ФАУ-1» и «ФАУ-2». Оба эти проекта довольно поздно попали в подчинение СС — таким образом Гиммлер хотел расширить сферу своего влияния. Тем не менее СС с равным успехом могла заинтересоваться «летающими дисками» еще в самом начале войны.

Итак, у них имелись средства и возможность сохранить проект в секрете, а кроме того, была воля и была цель: взять власть в свои руки и создать собственную автономию за пределами Германии. Исследователи, которые занимаются проблемой «летающих дисков», часто не принимают эти обстоятельства во внимание. Не понимают, зачем СС мог понадобиться этот проект, упуская из виду долгосрочные планы Гиммлера. Разумеется, они правы в том, что ни вермахт, ни люфтваффе, ни кригсмарине не способны были произвести подобные аппараты. Помимо всего прочего, они не сумели бы обеспечить необходимый режим секретности. СС была единственной структурой, которая могла справиться с этой задачей.

Глава 4

Долгие пробы — залог неуспеха.

Элберт Хаббард,
«Записные книжки»

В предыдущих главах речь в основном шла о тайных обществах и практикуемых ими мистических учениях; говорилось также об антарктических экспедициях и сfabрикованной национальной идее, которая завладела большей частью немецкого общества. На первый взгляд все это имеет малое отношение к «летающим дискам», тем не менее, не зная этих фактов, нельзя понять, чем руководствовалась военная и политическая администрация, вынашивая столь амбициозные планы. Мы также кратко ознакомились с работами нескольких выдающихся исследователей, открытия которых легли в основу некоторых технологических новинок, сделанных в институтах СС.

А сейчас самое время перейти к самим «летающим дискам» и личностям, которые стояли за этим изобретением. Сразу хочу оговориться, что большая часть сведений на данную тему относится к области догадок и слухов, и в настоящий момент мы не располагаем достоверной информацией, подтверждающей существование немецких проектов, ибо все материалы, так или иначе касающиеся «летающих дис-

ков», по-прежнему засекречены и вряд ли будут преданы огласке в обозримом будущем.

Начнем, однако, с фактов. В одном немецком авиационном журнале за 1980 год появилась фотография самолета, созданного мало кому известным немецким конструктором Артуром Саком. Самолет «AS6-VI» (в данном случае VI означает первый прототип) был выпущен в начале 1944 года, имел округлые крылья диаметром примерно 4,8 метра и плоский фюзеляж. За исключением выступающей кабин летчика, двигателя от «Ме-108» и хвостовой части от истребителя «Ме-109», крыло имело ярко выраженный округлый профиль и очертаниями напоминало линзу. Первые испытания этого самолета на аэродроме Брендис оказались неудачными — отказал датчик. В процессе повторных испытаний самолет пять раз безуспешно пытался подняться в воздух, пока летчик не догадался, что во время выруливания вокруг крыльев образовывается зона пониженного давления.

Сак, впрочем, был полон оптимизма и уверял, что проблема разрешима, надо только увеличить мощность двигателя. Однако в это время в Германии действовала система лимитов, и поставить на самолет другой двигатель не представлялось возможным. В середине апреля было проведено еще одно испытание. Самолет несколько раз разгонялся, но так и не сумел оторваться от земли. После этого проект был закрыт.

Сак, однако, не оставил попытки заставить свой

аппарат взлететь. Вплоть до конца войны он вносил в конструкцию незначительные изменения, однако проект оказался нежизнеспособным. По случайному совпадению самолет «AS6» является практически точной копией летательного аппарата, созданного в 1942 году американской компанией «Чанс-Воут». Официально самолет назывался «V-173», однако был более известен как «летающий блин». Этот самолет предназначался для базирования на авианосцах, поскольку обладал вертикальным взлетом и посадкой. Он развивал довольно высокую скорость, а также мог сбрасывать ее до 40 узлов (что идеально при посадке на палубу авианосца). Этот самолет, однако, не был поставлен на вооружение ВВС из-за аэродинамических дефектов, выявленных во время испытаний.

Сак и «Чанс-Воут» не сумели оценить преимущества, которые перед ними открывали закругленные крылья. Основная ошибка в том, что они подходили к ним со стандартными мерками, так и не сумев понять, что были на верном пути. Удивительно еще и то, что оба проекта долго дорабатывались. По некоторым предположениям, чертежи Сака были переданы конструкторам, работающим над более перспективными моделями «летающих дисков», и они извлекли урок из его неудач. Здесь необходимо сказать несколько слов о флагкапитане Рудольфе Шривере.

В 1940 году авиаконструктор-любитель и офицер люфтваффе Рудольф Шривер получил назначение в качестве летчика-испытателя на завод «Хайн-

кель Эгер». Еще в начале войны он весьма прозорливо заметил, что при повороте событий к худшему возникнет прямая надобность в легком маневренном истребителе, способном совершать вертикальный взлет, который можно использовать, если аэродромы недоступны или непригодны. Именно эта идея позднее легла в основу «Харриера», реактивного самолета с вертикальным взлетом и вертикальной посадкой. Помимо всего прочего, зачем строить аэродром, за которым к тому же надо постоянно ухаживать, когда можно использовать в качестве взлетной полосы лесную лужайку или дорогу? За два года до того как Артур Сак отказался от идеи создать «AS6», Шривер сконструировал рабочую модель аппарата, которому дал прозвище «летающая крышка». Это было в 1942 году.

У нас нет ни фотографий данного изобретения, ни «официальных» документов, дающих его описание, поскольку Шриверу так и не удалось его запатентовать. Но кое-что нам все-таки известно. Представьте себе бесхвостый вертолет, внешне напоминающий детский волчок. Он снабжен дюжиной широких лопастей (они почти заходят одна за другую), которые находятся в кожухе, частично открыты с двух сторон. Лопасти меняют угол атаки в зависимости от высоты и скорости. У аппарата имелось четыре убирающихся шасси, поддерживающих его в вертикальном положении. К фюзеляжу был прикреплен небольшой газотурбинный мотор, рядом — бак с горючим. Все это дистанционно управлялось

при помощи системы радиоуправления и находилось во вращающейся ступице большого диаметра. Газовая струя направлялась через три раздельных сопла на нижнюю часть винта, заставляя его вращаться с очень высокой скоростью. Таким образом лопасти изменяли свой угол атаки на острый, выгоняя воздух через нижнее отверстие кожуха и создавая подъемную силу. Когда аппарат поднимался в воздух, лопасти изменяли угол атаки, нижняя часть кожуха при этом постепенно закрывалась. Реактивная тяга выбрасывалась через трубу смесителя, установленного на фюзеляже, для придания движения вперед. Верхний воздухозаборник был открыт для приема воздуха, но, когда количество воздуха оказалось достаточным, он тоже закрывался.

Первая модель была высотой около 1,8 метра и, судя по всему, имела дистанционное управление. Видевшие его представители BBC Германии (именно они выступали спонсорами проекта на ранних стадиях) были в полном восторге, и конструктор получил разрешение на построение полномасштабной пилотируемой модели.

Новая модель (ей было присвоено название «летающее колесо») несколько отличалась от своего прототипа, поскольку была снабжена кабиной, но при этом основные принципы действия остались без изменений. Изобретателю также удалось найти несколько интересных решений, которые оказались недоступными Саку и другим конструкторам, упорно пытавшимся использовать круглые крылья в их

традиционном назначении, то есть для подъема аппарата в воздух. При такой конфигурации аппарат становился практически неуправляемым. Шривер был хорошо знаком с разработками таких немецких пионеров в области вертолетостроения, как профессор Фоке, и сумел учесть ошибки предыдущих конструкторов.

Обратите внимание, какую правильную траекторию описывает игрушечная тарелка. В чем причина ее устойчивости? Дело в том, что при быстром вращении создается гироскопическая тяга, которая придает полету стабильность. С уменьшением скорости возникает дисбаланс, и тарелка начинает «кувыркаться» — наподобие «AS6» конструкции Сака. Шривер поместил двигатель, кабину пилота, систему управления и бак для горючего в центральной части аппарата, который своей конструкцией походил на велосипедное колесо. Ступицей служила кабина пилота, спицами — регулируемые лопасти, для прочности заключенные в обод. Изменяя угол атаки этих лопастей, можно было заставить аппарат либо взлетать и садиться вертикально, либо летать горизонтально в любом направлении. Летательный аппарат в виде диска или тарелки без всяких выступающих частей, управляемый сверхзвуковым двигателем, считался идеальным решением.

К построению «летающего колеса» Шривер приступил в начале 1943 года. В это время компания «БМВ» вела работы по созданию перспективной новой модели турбореактивного двигателя серии 109-

003. Сочтя его подходящим для своего аппарата, Шривер, собрав группу специалистов, отправился на завод «БМВ», который тогда находился в пригороде Праги. В группу входили инженер Клаус Хабермоль, специалист в области аэродинамики и теории вертолетостроения, итальянский ученый Джузеппе Белущо, специализирующийся в области термостойких сплавов и аэродинамики, а также некто по имени Инг. У. О. Шуман (предположительно сотрудник СС).

Завод «БМВ» предоставил Шриверу один из своих цехов; помимо того изобретатель рассчитывал на помощь местных специалистов. Именно в этот период проект, вероятно, попал под контроль СС. Возможно, Шривер направлял просьбу о выделении дополнительных средств руководству ВВС, но, получив отказ, решил попытать счастья в управлении СС. Там его проект был сочтен перспективным, и руководство СС организовало переезд группы в Прагу, открыв им финансирование. Сначала новый газотурбинный двигатель предполагалось поставить на «Марк I», но вскоре после переезда Шривер принял решение начать разработку следующей модели. Как видно из нескольких рапортов, новые газотурбинные двигатели были примерно идентичны тем, которые стояли на «ФАУ-1». Известно, что они имели ряд недостатков, а именно: обладали малой мощностью и сильной вибрацией, что делало их непригодными для установки на летательные аппараты.

Итак, обосновавшись в одном из заводских це-

хов, группа конструкторов во главе со Шривером приступила к работе над «Марком II». Это был диск высотой два метра и диаметром около шести метров с усеченным корпусом и каплевидной кабиной пилота, которую опоясывали шестнадцать регулируемых лопастей наподобие вертолетных. Как и прежде вертикальный взлет и посадка достигались за счет изменения угла атаки. Для предотвращения вибрации лопасти были заключены в «обод». Шасси аппарата представляли собой четыре колеса. Они предохраняли двигатель, расположенный непосредственно под кабиной пилота, от соприкосновения с землей. Лопасти не имели защитного покрытия: «Марк II» был экспериментальным образцом, который должен был подтвердить правомерность теории Шривера.

Вообразите себе детскую ветряную мельницу. Если вы поставите ее напротив себя и подуете на крылья, то ничего не произойдет, но если вы подуете на них под углом, они начнут вращаться. Это же свойство использовал Шривер. Создав остроумную регулируемую систему передачи от диффузора к соплу турбореактивного двигателя, пилот мог менять угол направления реактивной струи, направляя ее на лопасти летательного аппарата, которые при правильно выбранном угле и определенной мощности реактивной струи вращались со скоростью, достаточной для создания воздушно-реактивной струи, необходимой для подъема аппарата в воздух. При изменении угла лопастей менялась подъ-

емная сила, как в обычном вертолете. Для изменения направления дополнительная тяга перенаправлялась по специальным каналам слева направо и наоборот.

Из соображений секретности все кандидатуры летчиков-испытателей тщательно проверялись СС. Шриверу на удачу, в люфтваффе нашлось достаточно желающих участвовать в испытаниях необычных летательных аппаратов. В частности, в состав ее входила специальная эскадрилья «KG-200», которая выполняла различные секретные задания, включая заброску диверсантов в тыл противника и испытания трофейных самолетов, а также опытных моделей. Весной 1943 года «Марк II» был готов к первому испытанию. Еще раз напоминаю, что в нашем распоряжении нет ни фотоснимков, ни записей в бортовом журнале. Немногочисленные сведения, которые приводятся в этой главе, либо почерпнуты из немецких газет 50-х годов, либо основаны на свидетельствах очевидцев. Однако даже эти скучные факты позволяют с известной долей уверенности предположить, что испытания оказались не слишком успешными. Возможно, двигателю не хватило мощности. Судя по всему, аппарат смог оторваться от земли всего лишь на метр и пролетел около 300 метров, прежде чем показ модели был прекращен.

У нас нет никаких сведений о повторном испытании этого опытного образца. Если они и состоялись, то результат был столь же малообнадеживающим. Мне лично кажется, что Шривер решил карди-

нальным образом исправить дефекты, сконструировав новую модель. Помимо всего прочего, это был не самый подходящий период, для того чтобы множество раз испытывать один и тот же прототип. Таким образом, вскоре появился модернизированный вариант «Марка II» — «Марк III».

Он отличался большими размерами, будучи более семи метров диаметром. Кабина была рассчитана на двоих: летчика и бортинженера; в хвостовой части находился стабилизатор нового типа, который должен был обеспечить аппарату большую устойчивость. На следующий год этот странный аппарат, выкрашенный в ядовито-желтый цвет, проявил себя несколько лучше, тем не менее у него все еще оставалась масса дефектов. Технический осмотр двигателя приходилось производить через каждые десять часов, что при крайне плотном расписании Шривера было очень неудобно. Другим очевидным недостатком аппарата было отсутствие необходимой тяги для совершения вертикального взлета. Даже после установки двигателя нового типа он страдал рядом аэродинамических дефектов.

По некоторым сведениям, летчики «KG-200» в какой-то момент даже пригрозили отказаться от испытаний. Якобы это случилось после крупной аварии, в которой погибли несколько их коллег. Это утверждение мне представляется спорным, поскольку изначально предполагает, что каждая модель имела несколько опытных образцов. Возможно, время от времени летчики попадали в аварии, но вряд ли се-

рьезные, и все поломки, такие, например, как выход из строя шасси, ликвидировались тут же на заводе. Тем временем группе Шривера предложили новый проект, и они, оставив дискоletы на местных инженеров, отправились в Восточную Пруссию, в Бреслау (сейчас это польский город Вроцлав).

Группе Шривера было предложено принять участие в разработке «летающего диска» иной конструкции. Эта программа была переведена в Бреслау из секретного института в Пенемюнде. Возглавлял проект инженер-конструктор Рихард Мите, один из разработчиков «ФАУ-2». Об этом талантливом инженере сохранилось крайне мало биографических сведений, известно лишь то, что он был близким другом руководителя проекта фон Брауна. Неизвестно, были ли проект инициативой Мите или его включили в конструкторскую группу уже после начала работ. Но одно не вызывает сомнений: Мите вместе со Шривером, Хабермолем и другими составляли мозговой центр этой программы.

В Пенемюнде располагались крупнейший в Германии ракетный комплекс и полигон. Город находился на самом побережье Балтийского моря и был отгорожен от главного материка рекой. За исключением птиц, гнездившихся на соседнем острове, местность была абсолютно пустынной. Правительство Германии приобрело этот участок, сумев оценить его стратегическую выгоду. В 1936 году здесь, втайне от всех, начались крупномасштабные строительные работы, в которых, возможно, были задей-

ствованы многие тысячи человек. Сначала появился поселок для рабочих и их семей, затем первые лаборатории, мастерские, полигоны и так далее. Пенемюнде не был обозначен ни на одной карте, несмотря на то, что первые ученые переехали на объект еще в 1937 году.

У любителей техники это место обычно вызывает ассоциации с «ФАУ-1» и «ФАУ-2». Однако после англо-американских бомбардировок в августе 1943 года оба эти проекта были переведены в другие районы, подальше от береговой линии. Тем не менее комплекс продолжал функционировать. Именно здесь на свет появился «летающий диск» Мите. Помимо всего прочего, Пенемюнде был идеальным местом для проведения такого рода работ. Представьте себе, сколько здесь было собрано специалистов высочайшей квалификации, которые буквально мечтали подарить Гитлеру чудо-оружие.

От британских бомбардировок 1943 года больше всего пострадал район рабочих бараков — квартал, где были сосредоточены лаборатории, оказался нетронутым. Тем не менее руководство СС решило, что Мите оставаться на объекте небезопасно. Таким образом, ученый оказался в Бреслау — вдали от коллег. Квалификация, однако, позволила ему продолжать работы в одиночку. Он собирался собрать новую конструкторскую группу, что вскоре и сделал. Как мы уже говорили, Мите пользовался поддержкой СС. Внимание этой структуры он привлек в бытность своей работы над «ФАУ-2». СС также покровительст-

вовала Шриверу, и хотя конструкторские группы Шривера и Мите даже не подозревали о существовании друг друга, в аппарате СС могли увидеть смысл в том, чтобы соединить их вместе.

Есть несколько версий относительно того, как Мите назвал свой аппарат: «Сияющий шар», «Врил» или просто «Дискус». По мнению автора, он имел название «Хаунебу». Это оккультный термин, нечто из области «древа кармы», связанный с верованием в полярные корни арийской расы. Кое-кто считает, что «Хаунебу» очень походил на «Врил 1», если вообще это было не одно и то же. Однако у нас нет подтверждений существования «Врил 1», тогда как диск Мите точно существовал и вполне мог носить название, заимствованное из арийской мифологии.

По своей конфигурации «летающая тарелка» Мите принципиально отличалась от диска конструкции Шривера. В отличие от последнего, она не имела лопастей. Это был диск диаметром около девяти метров, который состоял из широкого кольца, врачающегося вокруг куполообразной кабины. На первых стадиях на диске скорее всего стоял обычный поршневой двигатель, который позднее был заменен на реактивный. Но главным достоинством этой конструкции было использование эффекта Коанда. Этот эффект возникает при движении самолета. Воздушный поток, обтекая верхнюю часть крыла, создает над ней область низкого давления, которая поднимает самолет.

Впервые на это свойство обратил внимание румынский изобретатель Анри Коанда, совершая по-

лет на примитивном самолете с реактивным двигателем, который он сконструировал в 1910 году. Чтобы постичь природу этого аэродинамического явления, впоследствии получившего название «эффект Коанда», ему потребовалось целых двадцать лет. Этот эффект проявляется у газов и жидкостей. Откройте, например, пакет с соком и медленно наклоните его — сок отклонится от вертикали и прольется на пол. Наклоните пакет сильнее, и сок потечет быстрее — прямо в стакан.

Мите на практике реализовал свойства эффекта Коанда, добившись увеличения тяги двух реактивных двигателей. В передней части «Хаунебу» располагались воздухозаборники для поступления воздуха, который засасывался туда компрессором, приводимым в движение турбореактивным двигателем. Большие объемы воздуха направлялись по специальному каналу к двигателю, где и происходило возгорание. Реактивная струя выбрасывалась через два регулируемых сопла, закрытых обтекаемыми кожухами, причем сопло одного двигателя находилось сверху фюзеляжа, а сопло другого — снизу (если на аппарате был единственный двигатель, то реактивная струя шла в оба сопла). Пилот регулировал сопла, направляя тягу на гладкую поверхность фюзеляжа, сделанную из жаростойкого сплава. Благодаря эффекту Коанда оба потока не рассеивались, а изливались компактной струей как цельное энергетическое тело и соединялись на задней кромке диска, придавая ему большее ускорение.

С точки зрения аэродинамики дисколет Мите

был более эффективен, чем аппарат Шривера, не говоря уже об изобретении Сака, поскольку Мите не стремился увеличить подъемную силу за счет крыльев. Кроме того, изменение наклона нижнего сопла позволяло совершать диску вертикальный взлет — как в более поздних реактивных самолетах с вертикальным взлетом и вертикальной посадкой типа «Харриер». Достигнув необходимой высоты, пилот задействовал второй двигатель или сопло, направляя реактивную струю в хвостовую часть. Таким образом пилот при помощи специального рычага легко менял направление сопл, избирая нужный курс, — угол поворота сопла достигал 180 градусов, что позволяло замедлить полет в любом направлении.

Мите сконструировал два прототипа «Хаунебу» — именно их он демонстрировал Шриверу во время их первой встречи.

Летом 1944 года Мите приехал в Прагу, чтобы совместно со Шривером приступить к разработке нового летательного аппарата, который бы одновременно использовал эффект Коанда и врачающиеся лопасти. Мите также было поручено в отсутствие Шривера проследить за сборкой новой модели «Марка IV». Мите убедил Шривера переделать переднюю часть хомута лопастей, придав ей более крылоподобный профиль и убрать тяжелую (и бесполезную) хвостовую часть, чтобы увеличить подъемную силу. Этой же зимой новый аппарат впервые поднялся в воздух и пролетел расстояние примерно 120 метров (по всей видимости, испытания прово-

дились на одном из пражских аэродромов). Но вскоре проект был сочтен нежизнеспособным и закрыт.

Во время наступления советской армии «Марк IV» и оба ранних прототипа «Флюгельрада» были уничтожены (та же участь постигла два прототипа «Хаунебу»). Об этом эпизоде поведал сам Шривер в 1952 году. Большая часть чертежей и документации, однако, была спасена. Сохранился даже небольшой документальный ролик, сделанный по заказу СС, на котором запечатлен диск в процессе полета. Пленка до сих пор хранится в одном из немецких тайников. К сожалению, пока мы лишены возможности увидеть этот поистине уникальный материал. По свидетельству известного уфолога Била Роуза, который якобы видел отдельные кадры из фильма, пленка является подлинной, хотя не очень ясно, что именно привело его к этому выводу.

По некоторым данным, когда советские войска приблизились к Праге, группа разработчиков была переведена на секретный подземный объект, расположенный в горном массиве Гарц (вроде базы в Нордхаузене, где собирались «ФАУ-2»). На новом месте были созданы все условия для эффективной работы, однако ведущим конструкторам приходилось время от времени отлучаться в Прагу, на завод «БМВ», где двигатели проходили модернизацию. Впоследствии эти поездки сыграли довольно заметную роль в судьбе некоторых членов конструкторской группы.

«Хаунебу Марк III» приобрел ряд конструктив-

ных изменений. Сопла лишились обтекателей, двигатель был вмонтирован в корпус, несколько увеличив его толщину. В новом прототипе также использовался эффект Коанда: струи воздуха выбрасывались через экранированные клапаны, расположенные на нижнем и верхнем ребрах фюзеляжа (напротив воздухозаборника). Для большей гирокопической стабильности лопасть несущего винта была вмонтирована в корпус. Мите понимал, что ему важно улучшить основные аэродинамические характеристики своего аппарата. Избавившись от выступающих сопл, диск стал более «гладким» — в результате уменьшилось трение во время полета и тем самым увеличивалась потенциальная скорость. Зимой 1944 года группа конструкторов приступила к проектированию несущего винта.

Здесь необходимо сказать несколько слов о новом материале, который в то время был получен в немецких лабораториях. По моему предположению, Мите собирался сделать из него фюзеляж диска. Сплав получил название «аэрогубка» и представлял собой соединение магния и алюминия. Главная его особенность заключалась в пористой структуре. Пористый металл был получен в 1930-е годы в результате изучения аэродинамического эффекта, известного как «пограничный слой». Пограничный слой — это тонкие слои воздуха у поверхности обтекаемого предмета, которые образует сопротивление, тем самым снижая скорость и маневренность летательного аппарата. Этот слой действует как «вязкий» бу-

фер» между самолетом и воздухом. Если самолет имеет удачную конструкцию, то во время полета воздух смещается ближе к хвосту — таким образом снижается расход энергии, необходимый для полета. Самолетам неудачной конструкции для преодоления сопротивления пограничного слоя требуется более мощный двигатель и большее количество топлива.

Однако остается одна общая проблема — «точка перехода». По мере увеличения скорости пограничный слой утолщается и, перемещаясь к хвосту или крылу самолета, смешивается с встречными воздушными потоками, в результате чего образуется вихрь, препятствующий движению. Конструкторы высокоскоростных самолетов (а «Хаунебу» был не чем иным, как высокоскоростным летательным аппаратом) стараются свести эффект пограничного слоя к минимуму, если не полностью от него избавиться.

В 1930-е годы эту проблему пытались преодолеть британские и немецкие конструкторы. Сначала они старались переместить пограничный слой подальше от крыльев. Для этих целей на крыльях самолета были сделаны мельчайшие отверстия, через которые при помощи компрессоров выбрасывался воздух, однако этот подход себя не оправдал. Тогда британские ученые пришли к выводу, что воздух должен отсасываться через щели в крыльях и выбрасываться через клапаны, расположенные в задней части самолета; «переходная точка» при этом тоже смещалась назад.

Текли годы, началась война, и в обеих странах

эти работы приобрели приоритетный характер. В результате в Великобритании для покрытия крыльев был изобретен материал под названием «порозин» — сплав фосфора и бронзы, а в Германии появился собственный вариант — «люфтшвам» (аэрогубка). Было также изобретено еще одно экзотическое соединение — «импервиум» (начиная с 1935 года оно стало выпускаться на коммерческой основе). Благодаря высокой термоустойчивости (в процессе нагревания сплав изменял цвет) он мог сыграть определенную роль при изобретении «аэрогубки», обеспечивая дополнительную термоизоляцию кабине пилота, двигателям и так далее.

Изначально пористый металл предполагалось использовать для «ФАУ-2», но, исходя из того, что проект «Хаунебу» также контролировался СС, Мите вполне мог слышать о существовании сплава и его свойствах. Среди участников проекта «ФАУ-2» был специалист в области алюминиевых сплавов Вальдемар Ширхор, который вполне мог послужить источником информации. Стоит также иметь в виду, что Мите был на дружеской ноге с фон Брауном. Как бы то ни было, если бы фюзеляж диска был сделан из этого чудесного сплава, пограничный слой всасывался бы при помощи внутреннего винта; вытесняемый воздух перенаправлялся к двигателям, а затем выбрасывался через задний диффузор. В действие вступал бы эффект Коанда, помогая поддерживать стабильность воздушного потока и предотвращая образование вихрей.

В процессе экспериментов британские ученые

обнаружили у «порозина» множество недостатков (в частности, во время дождя он впитывал влагу и сильно набухал, в результате его вес увеличивался вдвое, если не втрой). Эти дефекты свели на нет все очевидные достоинства. Немецкие ученые поначалу были более удачливыми, однако вскоре столкнулись с иной проблемой, а именно: перегревом передней части диска. Пришлось Мите идти на компромисс и отказываться от своего первоначального замысла.

Таким образом, Мите и Шривер уже в четвертый раз были вынуждены модифицировать конструкцию «Хаунебу». Их последний вариант приобрел уже знакомые очертания «классического НЛО», то есть перевернутого блюдца. Двояковыпуклая форма не только обладала рядом аэродинамических достоинств, но предоставляла также возможность оснастить диск дополнительной десяткой реактивных двигателей и баков для топлива. При новой системе распределения тяги аппарат не требовал установки дополнительных стабилизаторов.

Мите по-прежнему считал важным использовать эффект Коанда, а также решить проблему пограничного слоя. Для этих целей он расположил двигатели равномерно по 15-метровому диаметру диска, а воздухозаборники — напротив центрального купола. При старте через эти воздухозаборники воздух поступал к двигателям. Полученная в результате энергия действовала на края аппарата, и благодаря эффекту Коанда создавалась подъемная сила. При

переходе к горизонтальному полету пилот изменял направление движения, регулируя сопла.

Проект выглядел жизнеспособным, однако реализовать его в военных условиях было невозможно из-за отсутствия необходимых ресурсов. Кроме того, двигатели «БМВ» не обладали достаточной мощностью и потребляли слишком много топлива. Во время войны в Германии на топливо действовал жесткий лимит; и построить аппарат с двенадцатью двигателями не представлялось возможным. Участникам проекта пришлось срочно искать более простое решение.

Таким образом, в последние месяцы войны Мите и Шривер сконструировали диск меньшего размера, который по своей мощности не уступал четырем «Юнкерсам». Основные узлы этого прототипа уже прошли испытание на реактивном истребителебомбардировщике «Ме-262», поскольку Мите и Шривер могли воспользоваться своими связями в СС и «одолжить» нужные детали. Так на свет появился «Хаунебу Марк V». По сравнению с предыдущей моделью его внешний вид претерпел мало изменений, поскольку основная задача конструкторов состояла в том, чтобы проверить на нем правильность своих гипотез и получить аппарат, способный летать. «Хаунебу Марк V» был оснащен четырьмя двигателями, что дало ему определенные преимущества перед более тяжелыми аппаратами. Первые испытания прошли 14 февраля 1945 года — руководил ими либо Шривер лично, либо пилот из специального подразделения.

Об испытании стало известно благодаря интервью Георга Клейна, напечатанному в 1954 году в одной из швейцарских газет. Георг Клейн заявил, что собственными глазами наблюдал диск Шривера в полете. Запуск диска состоялся на огромном подземном комплексе Кала в Тюрингии. По его словам, всего за три минуты диск набрал высоту 40 тысяч футов и развил максимальную скорость, превышающую скорость звука. Некоторые исследователи, правда, выразили сомнения по поводу достоверности этого свидетельства на том основании, что погода в тот день была нелетной: снег с дождем и очень плохая видимость.

Впрочем, эти погодные условия не помешали самолетам — союзников или люфтваффе — подняться в небо и вести наблюдение за полигоном, дабы предотвратить появление нежеланных свидетелей. По слухам, Клейн — если он говорит правду — был каким-то образом связан с проектом, иначе он не смог бы попасть на секретный комплекс. Однако вопрос о достоверности его свидетельства остается открытым. Я лично в этом сомневаюсь.

Что произошло потом, опять же, точно не известно. На этот счет высказываются различные предположения. По одной из распространенных версий, в конце войны в горах Гарц СС наладила массовое производство «летающих дисков» (на секретной базе, аналоге той, что находилась в Нордхаузене), и уже после падения Третьего рейха, защищая последний редут, производила запуск целой армады «лета-

ющих тарелок» разнообразных конструкций, в том числе и несущих «луч смерти».

Эта гипотеза не выдерживает никакой критики, ибо модели были недоработанными, в любом случае СС предпочла бы более проверенное оружие. Что же касается «луча смерти», то у меня подобные высказывания не вызывают ничего, кроме улыбки. Разумеется, можно допустить мысль о том, что рейх вел работу над оружием какой-нибудь экзотической системы, но утверждение о применении этого «чудо-оружия» выглядит более чем наивно. Рассудите сами: для производства дисков требовались самые современные материалы и двигатели новейших марок, создать которые в агонизирующем рейхе просто не представлялось возможным. Кроме того, делать подобный шаг было бы элементарной оплошностью, учитывая наступление советских войск. Единичные экспериментальные образцы еще туда-сюда, но серийное производство — это уже безумие чистой воды. Когда войска союзников вступили в Баварию, они не обнаружили никаких следов укрепленных плацдармов, только военные склады и запасы горючего. Непреодолимые редуты существовали лишь в воображении некоторых членов СС и сводках министерства пропаганды Геббельса.

Что могло стать с «Марком V» после первого и последнего испытательного полета? Кое-кто всерьез полагает, что он был демонтирован и переправлен на борту подводной лодки на территорию Новой Швабии. Мне лично в это не очень верится. «Марк V»

даже в разобранном виде занимал слишком много места и вряд ли уместился бы на подводные лодки, на которые, помимо всего, претендовало немало пассажиров. По всей очевидности, диск был взорван по приказу СС, которая рассчитывала, что в случае необходимости его можно будет восстановить по чертежам. Отставлять же сверхсекретную модель, не зная, кому она попадет в руки, было слишком опасно.

Тем не менее, как я уже намекал во второй главе, вся документация, имеющая касательство к данному проекту, была переправлена на секретную базу в Антарктике. Сюда же было доставлено оборудование для производства реактивных двигателей, а также двигателей конструкции Шаубергера. Готов поспортить, что во время войны немецкие подводные лодки совершали в Антарктику регулярные рейсы. На базу привозилось довольно много сырья и продовольствия из дружественных Германии латиноамериканских стран (а также Японии), и вполне могло статься, что исследователи не обратили внимания на считанные поставки из Германии. Таким образом, на «Базе 211» были созданы условия, которые в принципе позволяли продолжать работы над дисками, — это маловероятно, но реально.

Как бы то ни было, группа Мите и Шривера была переведена обратно в Прагу на завод «БМВ». Таким образом СС решила одновременно две задачи: во-первых, собственноручно собрала и упаковала все документы и материалы и, во-вторых, навела будущих исследователей, которые пытались проникнуть

в тайну «летающих дисков», на ложный след. Достоверно неизвестно, чем именно занимались конструкторы в Праге, но вряд ли чем-то важным — ведь все модели Шривера были уничтожены. Быть может, пытались сочинить себе какое-нибудь алиби, ожидая неизбежного поражения Германии...

Ждать им оставалось совсем недолго: 9 мая 1945 года завод «БМВ» был остановлен. После входа советских войск в Прагу он был атакован чешскими патриотами и «перемещенными лицами», и немецким инженерам, которые там оставались, пришлось бежать (возможно, среди них находились несколько человек из группы Мите). Они стали продвигаться на запад, надеясь отыскать там более доброжелательный прием, чем на востоке, куда наступала армия Сталина. Единственным исключением был Хабермоль, который впоследствии стал гостем СССР. С учетом его специальности нетрудно догадаться, в какой области нашли применение его знания. При этом стоит принять во внимание, что правительство СССР могло быть не осведомлено о «летающих дисках» и о его участии в этой программе.

Судьба его коллег сложилась более благополучно — они, как и надеялись, попали к союзникам. Шриверу, насколько это известно, была предложена работа в Америке. Другое предложение поступило из Аргентины от некой неонацистской группы, по слухам, связанной с «Базой 211». Однако Шривер решил начать новую карьеру и устроился курьером в американскую армейскую газету «Звездно-полоса-

тое знамя» — он занимался ее доставкой на американские базы в Германии. Такой выбор на первый взгляд может показаться странным. Известно, однако, что в тот период в разных странах действовала подпольная сеть СС, которая организовывала вывоз из Германии людей, подозреваемых в совершении военных преступлений. Поэтому не стоит исключать варианта, что Шривер мог играть роль связного.

Умер он в конце 50-х годов в Бременхевене. Никаких письменных заметок относительно своей деятельности в военный период он не оставил, так что судить о ней можно только на основании нескольких противоречивых газетных интервью. В одном из них он, в частности, утверждал, что «летающие тарелки» на фотографиях 50-х годов удивительным образом напоминают их с Мите разработки. Помимо того, он сказал, что не смог вернуться к работе над проектом, поскольку все чертежи из его лаборатории были украдены. Мне кажется, Шривер просто хотел уйти от вопроса о причинах столь радикальной перемены в карьере, которая в глазах публики могла показаться необычной.

О послевоенной судьбе Белуццо почти ничего неизвестно, он по-прежнему остается человеком-тайной. О Мите же можно рассказать следующее. После войны он по рекомендации своего старого друга фон Брауна был приглашен в США — недавно этот факт подтвердил бывший заместитель командующего ВВС США Александр Флакс. Сначала Мите работал в ракетном центре (проекты, в которых он принимал участие, до сих пор засекречены, так что

делайте выводы), в 50-е годы был приглашен в канадскую авиационную фирму «А. В. Рое». Скорее всего, он участвовал в неудавшемся проекте «Авро-Кар». Правда, согласно некоторым архивным материалам и рассекреченным документам, он с большой долей вероятности мог иметь прямое отношение к программе «Сильвер Баг». Кроме того, многие считают, что проект «Авро-Кар» служил лишь «дымовой завесой», призванной отвлечь внимание общественности от более важных проектов. Позднее мы остановимся на этой теме более подробно.

Хотя по меньшей мере часть информации, изложенной в этой главе, вероятно, является правдой, мы не можем что-либо утверждать наверняка, пока у нас нет доступа к официальным документам.

Как-то, просматривая книгу «Последние когти орла», я наткнулся на описание нескольких, казалось бы, абсолютно невероятных проектов, которые впоследствии оказались совершенно реальными. В нашем случае, дабы окончательно расставить все точки над «и», необходимы надежные подтверждения той или иной гипотезы: фотографии и письменные свидетельства.

Те показания, что имеются в нашем распоряжении в данный момент, явно недостаточны, для того чтобы составить себе полное и окончательное представление о предмете нашего поиска. Быть может, наша версия приобретет большую весомость после знакомства с немецкими военными технологиями и охранными структурами, обеспечивающими режим секретности. Но об этом в следующей главе.

Глава 5

На скаку не постегивают лошадь.

Публилиус Сиррус.
«Изречения о морали»

Как это стало ясно из предыдущей главы,¹ в Германии во время войны действовала программа создания «летающего диска». И хотя уровень технологий того времени, возможно, не был таким высоким, как это утверждают некоторые обозреватели, факт существования такого плана не подлежит сомнению. Чтобы сохранить проект в секрете, необходимо было создать определенные условия и принять ряд мер, на которых стоит остановиться подробнее. Поскольку официальных разъяснений на эту тему мы не имеем до сих пор, быть может, этот небольшой исторический экскурс поможет пролить некоторый свет на интересующий нас вопрос.

В августе 1943 года, сразу после авианалета союзников на Пенемюнде, работы над основными проектами, а именно, «ФАУ-1» и «ФАУ-2», были перенесены в другие места. Скорее всего, Мите и его два прототипа «Хаунебу» постигла та же судьба. Проект был распределен между различными структурами: частными научными лабораториями, институтами, действующими при армии или люфтваффе; исследова-

тельская деятельность также проводилась в подземных комплексах, контролируемых СС.

СС принадлежали также собственные исследовательские центры. Гиммлер считал, что для достижения долгосрочной цели, а именно установления немецкого господства над миром, необходима универсальная научно-техническая доктрина. Использовав авианалеты союзников в качестве предлога, Гиммлер взял исследовательскую деятельность под свой контроль. Он обвинил армию и люфтваффе в шпионаже и разглашении данных о местонахождении Пенемюнде и поклялся Гитлеру в том, что СС не допустит подобных утечек. Следующим шагом в плане Гиммлера, возможно, была организация сети секретных предприятий.

Как знать, согласившись Гитлер на это предложение, быть может, от этого выиграла бы вся немецкая военная промышленность в целом. Однако высшие эшелоны власти восприняли аргументы Гиммлера с недоверием (возможно, опасаясь роста влияния СС), и план построения сети подземных заводов — для его реализации требовалась сотни тысяч рабочих и миллионы рейхсмарок — был урезан до ракетной программы. В нее также входил проект «летающих дисков», который, по мнению автора, скрывался за какой-то менее секретной разработкой.

Всеми организационными вопросами, касающимися ракетной программы, ведал молодой, подающий надежды офицер СС Ганс Каммлер. Он рассредоточил программу по трем объектам. Во-первых,

оборудовал новый испытательный полигон в лагере СС в польском городе Блицна... Во-вторых, организовал работы под кодовым названием «Цементный проект» в научном центре, расположенному в подземном комплексе близ ущелья Траунзее (Австрия). В июле 1944-го по приказу Гитлера, который считал необходимым сосредоточить все силы на производстве обычного вооружения, проект был заморожен, и центр переключился на производство деталей для танков.

Сборка ракет производилась возле Нордхаузена, в горах Гарц. Прежде расположенная здесь сеть подземных сооружений принадлежала одной из частных горнодобывающих компаний. По приказу фюрера помещения были переданы СС. Под руководством Каммлера они были переоборудованы под хранилища для различных вариаций «чудо-оружия». По слухам, глубоко под землей уже лежали образцы «радиоактивных бомб», однако после закрытия этой программы сюда был переведен проект «ФАУ-2».

После прокладки туннелей (силами шестидесяти тысяч заключенных) объект превратился в один из крупнейших подземных заводов. Он состоял из двух параллельных туннелей — каждый длиной 2600 метров, — через которые проходили рельсы. Вообразите себе лестницу с сорока шестью перекладинами — на двадцати семи уровнях собирались ракеты «ФАУ-2», на остальных — производились двигатели. Общая площадь помещения была более 125 тысяч квадратных метров, а все пространство занимало

750 тысяч кубических метров — что превосходит все английские складские и производственные помещения того времени вместе взятые. Воздух поступал в помещение через двенадцать вентиляционных шахт, для работы электронного и прочего оборудования поддерживались постоянная температура (17 градусов по Цельсию) и влажность.

Это было гигантское предприятие. При прокладке туннелей и построении всего подземного сооружения специалисты наподобие Каммлера проявили поистине невероятную инженерную смекалку. Более того, вполне может быть, что основные инженерные решения во время войны стали также известны строителям «Базы 211».

Рабочие, возводившие подземное предприятие, жили и трудились в очень тяжелых условиях. В декабре 1943 года в качестве нового главы министерства вооружения и боеприпасов на объект наведался Альберт Шпеер. Потрясенный увиденным, он приказал соорудить неподалеку специальное рабочее поселение-лагерь («Дора»). Таким образом рабочие могли время от времени видеть дневной свет и дышать свежим воздухом. Был также увеличен рацион питания.

Рабочие оказались в этих ужасающих условиях по одной-единственной причине — они были евреями, цыганами или славянами, проживавшими на оккупированных немцами восточных территориях России. Во время строительства погибли более 20 тысяч — от голода, физического истощения и побоев.

Когда был открыт первый туннель, отдел, занимающийся новыми разработками, был переведен из Пенемюнде на центральный завод в Нордхаузене — более известный под названием Миттельверке. Завод назывался «центральным», поскольку располагался в самом центре Германии. Другие фабрики предполагалось разместить севернее и южнее, а именно, в Риге и Вене, однако война внесла в эти планы корректировки. В результате было решено достроить завод в Нордхаузене, а более мелкие предприятия разместить в его окрестностях. Например, по некоторым данным, программа «летающих дисков» была переведена в Кахла, находящейся в зоне влияния Нордхаузена — именно здесь, по свидетельству Георга Клейна, он наблюдал испытание «летающих дисков».

Подземный завод начал работать в установленные сроки, то есть в январе 1944 года. До своего закрытия в апреле 1945 года шестнадцать тысяч рабочих произвели более шести тысяч «ФАУ-2». Цеха по производству реактивных двигателей так и не были окончательно достроены, не была также реализована задача по размещению на заводе авиастроительного предприятия, выпускавшего самолеты «Юнкерс», и нефтеперегонного завода. Поблизости от Фоффлебена предполагалось наладить производство управляемых ракет «Hs-293» и «ФАУ-1», однако эти планы также не были доведены до конца.

Другими секретными объектами, обнаруженными после войны, были институт Германа Геринга в Волкенроде, комплекс в горном кольце возле озера

Гарда в Италии, база в предместьях Таунуса, в 29 километрах к северу от Франкфурта-на-Майне, и еще одна — в Вердене, Франция. В чешском городке под названием Подмокли русские войска обнаружили интересную находку: несколько фюзеляжей «ФАУ-2», а также запас урана и несколько циклотронов (машин для обогащения урана), которые использовались в программе «ФАУ-4». После двойной демонстрации мощи атомного оружия в Японии русские ученые были вынуждены пересмотреть свое отношение к находке. Оборудование погрузили в ящики и отправили на восток, в один из сухумских санаториев, где, по некоторым данным, русские ученые начали собственные атомные исследования с использованием немецкого оборудования и запасов урана.

Помимо секретных сооружений в горах, существовали также и другие объекты: крытые доки для стоянок подводных лодок во Франции и Германии, оборонительные береговые укрепления «атлантическая стена» и шахты для запуска «ФАУ-2». Эти объекты были наземными, что весьма существенно для системы национальной безопасности, поскольку считалось, что всю остальную промышленность можно защитить при помощи системы ПВО и истребителей.

Каммлер во время войны сделал головокружительный рывок и добился славы и успеха. До 1939 года он был обычным служащим люфтваффе, строителем. Но с началом войны в его карьере произошел существенный перелом. Благодаря связям с СС

Каммлер возглавил сверхсекретные проекты в научно-исследовательском центре СС, расположенным на фабрике «Шкода» в Пльзене (Чехословакия). Его административные таланты произвели на Гиммлера настолько сильное впечатление (что достаточно неординарно), что в целях повышения безопасности и для предотвращения утечки информации он установил над группой Каммлера тройной надзор. Этот факт уже сам по себе говорит о том, что Каммлер не был рядовым инженером.

Финансирование поступало в группу через совет директоров «Шкоды» и выглядело со стороны как обычная банковская операция, следы которой в бухгалтерских документах были ловко спрятаны. После вливания «Шкоды» в полувоенный комплекс Германа Геринга деятельность группы стала еще более заsekреченной. Как директор, Каммлер вполне мог дать добро на проектирование обоих типов «летающих дисков» — Мите и Шривера — даже несмотря на разработки, которые в это время все еще велись в Пенемюнде.

Впервые Гитлер обратил внимание на Каммлера, когда Гиммлер показал фюреру его чертеж концлагеря. На обоих чертеж произвел настолько сильное впечатление, что было решено впредь строить все концлагеря по этому образцу. Вскоре Каммлер был назначен ответственным за строительные работы и получил звание бригаденфюрера СС. В декабре 1941 года он представил пятилетний план сооружения бараков и концлагерей на всей территории рейха,

простирающейся от норвежских фьордов до нефтяных месторождений Баку на Каспийском море.

Тем не менее главным достижением Каммлера стало размещение проекта «ФАУ-2», которое прошло относительно гладко. В качестве вознаграждения Каммлер был назначен в плановый отдел нового министерства промышленности Шпеера — на должность, с которой он весьма успешноправлялся, несмотря на постоянные проблемы с сырьем и рабочей силой. Во время войны он использовал свои навыки и влияние, чтобы создать себе определенный политический вес. В результате он получил практически в полное подчинение программы «ФАУ-1» и «ФАУ-2», проект истребителя «Фольксъягер», производство всех реактивных самолетов (и двигателей) и многое другое.

Его удивительные способности находить решение даже в самых запутанных ситуациях не остались незамеченными. Сыскав покровительство как у Гиммлера, так и у Гитлера, Каммлер сделал блестящую карьеру, что вполне естественно. У Гитлера он вызывал доверие, тот чувствовал, что у него нет иного выбора, кроме как положиться на Каммлера.

Скорее всего, за проектами дисков стояла такая фигура, как Каммлер. Только он с его опытом мог возглавить секретный проект, работы над которым велись на «Шкоде». Каммлер посещал лабораторию в Пенемюнде и наверняка знал об опытах Мите. Возможно, он поддержал их как дополнение к проекту Шривера. Позднее, когда оба проекта зашли в тупик,

Каммлер объединил их в надежде, что общими усилиями группа ученых добьется видимых результатов — и не ошибся.

Для Каммлера не было ничего проще, чем перевести исследования из Праги в комплекс в Кахле, который, хотя и не был таким громадным, как в Нордхаузене, вполне подходил по размерам и инфраструктуре для реализации проекта «летающих дисков».

Но самая большая загадка, которая кроется за фигурой Каммлера, — это его исчезновение в конце войны. Согласно отчетам его штаба, он застрелился в баварском лесу, однако в это верится с большим трудом. Вспомним, что Каммлер вступил в СС по соображениям карьеры, то есть вполне мог не быть идейным сторонником идеи братства. Он был доволен до тех пор, пока извлекал из своего положения определенную выгоду. Чувствуя приближение конца войны — независимо от отчета, представленного Гиммлеру или Гитлеру, — он по pragmatичным соображениям мог проявить интерес к проекту «летающих тарелок» и организовать его перевод на «Базу 211». По этой причине автору не очень верится в версию самоубийства. Исчезновение Каммлера вполне могло быть инсценировкой, для того чтобы начать новую жизнь на новом месте.

Вопрос, однако, состоит в следующем: возможно ли, чтобы информация о проекте «летающих дисков» осталась секретной вплоть до сегодняшнего дня, были ли у Германии такие возможности? С учетом того, что о деятельности Пенемюнде не было

известно до 1943 года, а Меттельверке, Кахла и многие другие секретные базы были обнаружены лишь после войны, это вполне вероятно.

Третий рейх занимал большую часть Европы, и самолеты-разведчики союзников просто не имели возможности собрать данные обо всех расположенных на этой территории объектах. Иногда они получали информацию от антифашистских подпольных организаций, действующих в том или ином районе, которая помогала им точно поразить цель, но такие случаи были редкостью, и потому совершенно неудивительно, что многие объекты так и не были обнаружены.

Благодаря умелому покровительству Геринга во время войны космические исследования шли полным ходом и, безусловно, должны были принести свои плоды.

Любое открытие, сделанное на частных предприятиях вроде «БМВ» (при том, что власти регулярно проводили на них инспекцию), проходило экспертизу в техническом ведомстве, а затем передавалось для окончательного заключения группе разработчиков, занимающихся «летающими дисками», либо конкурирующим самолетостроительным предприятиям. Промышленные предприятия не имели возможности изменить эту практику и воспринимали вмешательство государства со смешанным чувством.

Итак, кому могло быть поручено испытание «летающих дисков»? Мы уже говорили, что с наибольшей вероятностью этим занималась эскадрилья

Камфа «KG 200». О степени ее секретности и элитарности свидетельствует хотя бы то, что даже полковник Вернер Баимбах, который одно время был ее командиром, ни словом не обмолвился о ней в своих воспоминаниях. Одним словом, эскадрилья идеально подходила для этой работы.

«KG 200» отпочковалась от нерегулярной секретной эскадрильи, действующей при аппарате военной разведки и 5-го секретного воздушного отделения люфтваффе, занимающегося фоторазведкой в некоторых европейских регионах, Северной Африке и России, — пилоты этого отделения совершили весьма рискованные полеты на военных и гражданских самолетах.

Однако после нескольких крупных военных неудач репутация эскадрильи несколько испортилась, в основном из-за слухов о том, что она участвовала в заговоре против Гитлера. Летом 1942 года один из ее пилотов, капитан Эдмунд Гартенфельд, реорганизовал ее в новую часть, которую и взял под свою команду. В феврале 1944 года, когда его 2-е испытательное соединение состояло уже из четырех эскадрилий, оно было признано официально и переименовано в «KG 200». После передислокации в пригороды Берлина в соединении была проведена еще одна реорганизация, а также оно приобрело новые функции. Соединение было поделено на две группы. Первая группа в свою очередь была разбита на четыре звена. Первое звено «I/KG 200» забрасывало на территорию противника диверсионные группы; второе

звено «II/KG 200» при помощи пары трофейных американских тяжелых бомбардировщиков «B-17» («летающих крепостей»), подбитых во время дневных налетов, проводило специальные операции в зонах боевых действий. Третье звено «III/KG 200» занималось транспортировкой грузов и обучением пилотов. Оно базировалось сначала на острове Рюген, затем на острове Фленсбург в Балтийском море.

И наконец, «IV/KG 200» отвечало за технические вопросы. Второй группе была поручена оперативная деятельность, и именно она поставляла самолеты «Патфайндер» для бомбовых ударов, самолеты, невидимые для радаров, и комбинированные «Мистели». Последние были устроены следующим образом: истребитель типа «Ме-109» прилаживался поверх списанного бомбардировщика, снабженного восьмитонной боеголовкой. Эти хитроумные самолеты предназначались для поражения крупных объектов: мостов, электростанций — нижняя часть конструкции (списанный бомбардировщик) сбрасывалась на цель.

Во время войны «KG 200» состояло из двух подразделений, но планировалось создать еще два. Третье подразделение, сколоченное из истребителей «Фокке-Вульф-190», предполагалось использовать для борьбы с морскими судами, несущими торпеды, а четвертое — для организации полетов камикадзе, с которыми Третий рейх в какой-то момент связывал свое будущее. Для этих целей в основном предназна-

чались «ФАУ-1», к которым приделывалась кабина для пилота. Когда в 1944 году было объявлено о наборе добровольцев, в «KG 200» посыпались тысячи заявлений. В конце концов план был отвергнут, поскольку считалось, что подобные меры могут подорвать боевой дух нации.

И хотя эта странная идея так и осталась неосуществленной, эскадрилья «KG 200» принимала участие во множестве других операций, в том числе вполне могла быть задействована и в проекте «летающих дисков».

Был изобретен также хитроумный способ заброски секретных агентов в тыл противника — при помощи истребителей. Ближе к концу войны на многих немецких истребителях устанавливались дополнительные бомбоотсеки. По плану, диверсанты вместе со снаряжением размещались в бочкообразном контейнере из фанеры — аппаратура была тщательно упакована и хранилась в носовом обтекателе, чтобы предохранить ее от поломок. В нужной точке пилот сбрасывал контейнер на землю, и тот аккуратно приземлялся при помощи трех парашютов. Вся операция была относительно безопасной и проводилась множество раз.

Мы уже изучали возможные варианты снабжения «Базы 211» сырьем и оборудованием, которое могло поставляться морским путем из Южной Америки и Германии на суднах или подводных лодках (хотя на тот момент подводные лодки были менее вместительными, чем обычные грузовые суда). Нам также

известно, что во время войны немецкий флот активно действовал на юге Атлантического океана и дружественные Германии страны, например Аргентина и Парагвай, не препятствовали этим рейсам.

Итак, собрав разрозненные факты воедино, мы видим, что задача была исполнимой. В этой главе мы рассмотрим возможность ведения секретных разработок под разными ракурсами, с учетом того что полученные выводы вполне применимы и для Новой Швабии. Из того, что у нас нет бесспорных фактов, доказывающих существование таких летающих аппаратов, еще не следует, что они не существовали.

Главным достижением Шривера было признание важности врачающегося винта для поддержания гироскопической стабильности. Это был радикальный шаг вперед, однако Шривер не сумел выйти за рамки технологии, используемой для построения вертолетов. Шривер был не одинок в своем поиске.

В 1942 году австрийский барон Фридрих фон Доблхоф начал собирать небольшой одноместный вертолет. Первый его прототип не мог самостоятельно подняться в воздух, и для его разгона приходилось использовать буксир. Этот вертолет работал при помощи небольшого двигателя, снабженного компрессором наддува, который был прикреплен на фюзеляже, под лопастями. При помощи компрессора наддува воздух всасывался через воздухозаборник, затем сжимался и перемешивался с подогретым топливом, находящимся в баке. Затем летучая смесь поступала к несущему винту, а от него под действием

центробежной силы в три полые лопасти. На конце каждой из лопастей находилась небольшая камера возгорания, которая была устроена по принципу, найденному известным инженером Инг. Пабстом. Под действием силы, образуемой в прямоточном реактивном двигателе, и под давлением воздуха, поступающего в камеры, смесь воспламеняется и через сопла выбрасывается назад, вращая лопасти. При этом не возникало проблем, характерных для конструкций, когда вращающий момент передавался непосредственно от двигателя, расположенного в фюзеляже.

Одним словом, это был реактивный вертолет! После успешных испытаний первых машин было создано пять опытных образцов этой модели, с полузащищеными кабинами и более мощными двигателями, однако в серийное производство аппарат не пошел. В конце войны оставшиеся машины попали в руки американцев; неясно, что с ними стало в дальнейшем, скорее всего, они затерялись среди многочисленных военных трофеев.

Хотя аппарат Доблхофа обладал рядом достоинств, маломощный двигатель и отсутствие прибора контроля изменения угла атаки существенно снижали его летные характеристики. Недоработки были тем более странными, что к этому моменту выпуск вертолетов был наложен по меньшей мере на двух предприятиях. Так что, скорее всего, Доблхоф построил свою модель просто-напросто для того, чтобы проверить свою гипотезу на практике.

В последние месяцы войны крупная вертолетная фирма «Фокке-Вульф» решила использовать найденные Доблхофом принципы при разработке модели «Триебфлюгеля» — истребителя-перехватчика, который, по их замыслу, должен был совершать вертикальную посадку на колесное шасси, расположенное в хвостовой части. Три лопасти несущего винта были прикреплены к врачающемуся хомуту, который взаимодействовал с внешней обшивкой фюзеляжа. Как и у модели Доблхофа, на конце лопастей должна была находиться камера возгорания, но большего размера.

Принцип работы прямоточного реактивного двигателя состоял в следующем: поступающий через конусообразные воздухозаборники воздух сжимался и смешивался с твердым или жидким топливом — для того чтобы придать необходимое ускорение узлам, в каждом из которых находился маленький твердотопливный ракетный двигатель системы «Вальтер».

При старте пилот настраивал винт на нейтральный угол атаки, при этом ракеты отстреливались вниз. После включения ракет «Вальтер» (принцип их действия был примерно тот же, что и на знаменитом истребителе «Ме-163» «Комета» фирмы «Мессершмитт») самолет поднимался в воздух; после того, как он набирал определенную скорость, пилот менял угол наклона лопастей винта. При этом образовывалась тяга, заставляющая врачающуюся хомут, — схожий конструктивный принцип использовал в

своих разработках Доблхоф. Как и у вертолета, лопасти создавали подъемную силу, до тех пор пока не заканчивалось ракетное топливо. Когда самолет достигал высоты 1000 метров, пилот менял угол наклона лопастей, приводя скорость вращения лопастей в соответствие с необходимой скоростью самолета. При вращении хомута 220 оборотов в минуту на кончиках лопастей скорость достигала 0,9 Маха, что было вполне достаточно для эффективной работы прямоточного воздушно-реактивного двигателя. Незадолго до конца войны началась сборка первых прототипов — к этому моменту были завершены неоднократные испытания планеров и двигателей.

Таким образом, логично было бы предположить, что после того как прямоточный воздушно-реактивный двигатель прошел все испытания, эта технология повсеместно будет принята на вооружение. Тем более не стоит забывать, что в 1945 году большая часть, если не все новые аэрокосмические программы находились под контролем СС. За разработками Доблхофа и Фокке-Вульфа наблюдали такие фигуры, как Каммлер, который также инспектировал работу научно-исследовательских лабораторий, созданных при СС и люфтваффе, то есть тех самых научных центров, которые добились прорыва в технологии радаров, и т.д.

В этот период влияние Геринга заметно ослабло, и многие тысячи специалистов, которые обслуживали люфтваффе, оказались предоставленными самим себе. Для них патронат СС был насущной необходимости.

мостью — особенно в тех случаях, когда для проведения исследований требовалась аппаратура и другие ресурсы.

Параллельно с программой «летающих дисков» существовал еще один проект, который люди непосвященные часто неверно связывали с изобретением «летающих тарелок», а именно проект разработки «Фу-файтеров». В отличие от «летающих дисков», однако, сохранились свидетельства очевидцев, которые проливают свет на эту программу.

Поскольку американские и английские бомбардировщики едва ли не ежедневно атаковали территорию рейха, необходимо было выработать меры для защиты промышленных объектов и гражданского населения. Решения предлагались самые разные — от создания новых зенитных орудий с большей дальностью до разработки одноместных планеров с бронированным корпусом, которые могли бы врезаться прямо в фюзеляж вражеских бомбардировщиков. Одним словом, в идеях недостатка не было.

Уже летом 1944 года такие ключевые фигуры, как Альберт Шпеер, прекрасно отдавали себе отчет в том, что если союзнические бомбардировщики будут по-прежнему наносить удары по инфраструктуре, то войне рано или поздно наступит конец. В 1944 году идея капитуляции еще не воспринималась всерьез, Шпеер и СС были озабочены тем, как обеспечить бесперебойное функционирование военной индустрии, чтобы она продолжала производить подводные лодки, танки и самолеты.

Необходимо было срочно увеличить число истребителей. Однако из-за крупных потерь в боевой технике и летной силе, а также финансовых затруднений, было решено добиться воздушного превосходства менее затратным путем. По одному из вариантов, предлагалось разработать целый арсенал ракет «земля — воздух» — незадолго до конца войны ракеты были уже близки к рабочему состоянию. Еще несколько месяцев, и они могли бы стать эффективнейшим оружием против авиации союзников, благодаря своей хитроумной системе наведения, в которой использовались инфракрасные датчики, реагирующие на горячий корпус мотора, установленного на бомбардировщике, и выхлопные газы.

Однако у Германии не было в запасе нескольких месяцев. Ей было необходимо срочно что-нибудь изобрести, чтобы нанести удар союзникам. Инженеры, которые трудились над этой задачей, были заранее убеждены, что оптимальное решение существует; его составляющие следует искать по разным научно-исследовательским институтам и центрам. Новое средство для обороны разрабатывалось на базе уже известных технологий. Первые плоды союзнические (а также немецкие) пилоты увидели зимой 1944 года; это были «Фу-файтеры».

Название «Фу-файтер» происходит от французского слова огонь («feu»). Немецкие пилоты прозвали «Фу-файтеры» огненными шарами, хотя они, равно как и обычные наблюдатели, не имели ни малейшего представления о том, что видят.

Говоря общедоступным языком, «Фу-файтеры»

представляли собой свящающиеся шары ярко-оранжевого цвета. Создавалось впечатление, что ими управляют с Земли. Они следовали за самолетом, соблюдая известную дистанцию, и маневры летчиков, пытающихся оторваться от них, не имели успеха. Иногда поступали сведения о появлении в небе нескольких «огненных шаров». Неоднократно были зафиксированы случаи, когда группы сверкающих шаров преследовали союзнические бомбардировщики.

Впервые «огненные шары» были замечены в ночь с 22 на 23 ноября 1944 года. Лейтенант Эдвард Штутер, пилот ночного истребительного звена, совершил регулярный ночной полет на своем истребителе. Над Рейном, примерно в 32 километрах от Страсбурга, он и его экипаж заметили десять красноватых огненных шаров, которые явно их преследовали. На истребителе отключился радар, и экипаж с трудом добрался до базы. Четыре дня спустя подобное сообщение было получено от лейтенанта Гиблина, также совершившего ночной полет на истребителе. К югу от Манхайма он заметил на высоте нескольких сот метров громадный светящийся шар оранжевого цвета, который несся вслед за его самолетом, не оказывая никакого влияния на работу радара. Его появление не было зафиксировано на ближайшей радиолокационной станции, однако дело тут может быть в несовершенстве приборов того времени, которые не могли различить два объекта, летящих на близком расстоянии друг к другу. Разницу в размере можно попытаться объяснить разным освещением.

Но, как бы то ни было на самом деле, «Фу-файтер-

ры» не могли отличать вражеские ВВС от собственных. «Огненные шары» продолжали появляться в небе до декабря, преследуя как союзнических, так и немецких пилотов. При этом немецкие пилоты полагали, что это секретное оружие союзников, а союзники то же самое думали про немцев. Но, когда сообщения об этом загадочном феномене стали поступать из Японии, военное командование союзников объявило, что это новое вражеское оружие.

К ноябрю 1944 года немецкие ВВС были практически разбиты. За исключением одной неудачной операции по уничтожению аэродромов союзников, предпринятой 1 января 1945 года, немецкие ВВС почти не оказывали сопротивления. Да и о каком сопротивлении могла идти речь, когда из-за острой нехватки горючего был издан указ, запрещающий самолетам своим ходом выруливать на взлетную полосу. Производство истребителей достигло рекордных размеров, однако горючего хватало исключительно на «важные» боевые задания, да и те должны были получить одобрение на самом верху. В результате ночные истребители союзников стали чаще атаковать железнодорожные составы и ночные конвои на дорогах, чем участвовать в воздушных боях, и это положение расслабляющим образом подействовало на экипажи. Некоторые послевоенные исследователи даже предположили, что начальство ВВС выдумало сказку про «огненные шары», дабы нарушить унылую рутину.

По личному мнению автора, эта версия не имеет

под собой никакой почвы — стоит хотя бы учесть высокий профессионализм летных экипажей. Нет дыма без огня, и если с обеих сторон поступают идентичные сообщения, право, к этому стоит прислушаться. Впервые краткая заметка об огненных шарах — со ссылкой на агентство «Рейтер» — появилась в газете «Саут Уэлс аргус» 13 декабря 1944 года. Это могла быть перепечатка из журнала «Американский легион», который к этому времени уже был в продаже. В заметке также приводились мнения нескольких американских летчиков:

«Немцы разработали «секретное» оружие — словно специально к рождественским праздникам. Это новое оружие, предназначенное для воздушной обороны, напоминает стеклянные елочные шары. Они появлялись в небе над немецкой территорией, иногда поодиночке, иногда группами. Это серебристые шары, по-видимому, прозрачные».

Это известие вызвало настолько большой резонанс, что 2 января 1945 года его перепечатала «Нью-Йорк геральд трибюн», а 12 января появились новые сообщения со ссылкой на пилотов BBC, которые заметили «Фу-файтеры» в районе военной базы в Дижоне. Для проведения расследования необычного феномена была создана правительственный комиссия, однако, когда стало ясно, что «Фу-файтеры» не проявляют агрессивных намерений и, следовательно, не представляют собой угрозы, дело было отложено в долгий ящик.

Итак, имеют ли какое-нибудь отношение «Фу-файтеры» к секретной программе построения дис-

ков? Дабы ответить на эти вопросы, необходимо обратиться к первоисточнику, а именно, книге Ренато Веско «Перехвати, но не стреляй», опубликованной в 1968 году. Несмотря на ряд сомнительных утверждений, которые позднее были подробно прокомментированы исследователями, информация, изложенная в этой книге, несомненно, заслуживает самого пристального внимания.

Пытаясь понять, какие технологические принципы могли лечь в основу «Фу-файтеров», Ренато Веско дает описание основных направлений исследований, которые проводились в различных научных центрах, действующих под эгидой СС и люфтваффе. В частности, речь идет об изобретении электромагнитного прибора, выводящего из строя систему зажигания стандартного самолетного двигателя, устройства для перехвата радиосигналов, а также механизма, улавливающего выхлопные газы самолета. Такой механизм, установленный на летательном аппарате любого типа, давал ему возможность «прятаться» выхлопными газами вражеского самолета и автоматически следовать за ним. Эту систему, известную под названием «Папдиц», выпускал электроакустический институт в Намслau. Установленная на обычный самолет и испытанная в марте 1946 года, она оказалась достаточно чувствительной, для того чтобы выдерживать — аналогично «Фу-файтеру» — 12-метровую дистанцию между «преследователем и преследуемым».

До сего дня остается неизвестным, как выглядел первый «Фу-файтер» — нет данных о том, что кому-

либо в руки попали его чертежи или подлинные фотографии. Чаще всего «огненные шары» появлялись в небе в ночное время, поэтому трудно судить об их истинной форме и размерах. Однако возьму на себя смелость предположить, что это был диск около двух метров диаметром с шестью лопастями — как у «Триебфлюгеля». На концах трех лопастей были установлены небольшие прямоточные воздушно-реактивные двигатели системы Пабста, примерно тех же размеров, что и на «Доблхоффе». Летательные аппараты были относительно небольшими по величине и не требовали, чтобы двигатели устанавливались на каждой из лопастей.

Нижняя часть устройства, возможно, была слегка продолговатой формы (а сам аппарат напоминал рожок с мороженым), что давало возможность сместить книзу центр тяжести и тем самым уменьшить колебания сильно вибрирующего тела. Согласно некоторым предположениям, аппарат был также снабжен аэродинамическими закрылками, которые существенно улучшали его маневренность в воздухе.

Массивная электронная система, находящаяся в верхней части сферы, была защищена от тепла, выделяемого двигателем, а также вибрации, образующейся в результате быстрого вращения лопастей. Здесь также имелось место для датчика инфракрасной системы слежения, которая была нацелена вперед, потому на нее не оказывало влияние пламя, вырывающееся из сопла. Здесь же теоретически могла располагаться небольшая боеголовка, приводимая в действие инфракрасной системой наведения, и от-

существие сообщений о сбитых «Фу-файтером» самолетов может быть просто-напросто следствием того, что летчикам встречались не полностью оборудованные модели.

То же самое можно сказать и о всевозможных спекуляциях на тему прибора, обеспечивающего «быстрый отход». Известно, что, когда некоторые пилоты бомбардировщиков стреляли по «Фу-файтерам», те улетали прочь на огромной скорости. По мнению Веско, этот эффект можно объяснить следующим образом: у летательного аппарата имелись две металлические обшивки, несущие противоположные электрические заряды. Когда пуля попадала в корпус аппарата, обшивки приходили в соприкосновение, и таким образом происходило замыкание электрической цепи, которая в свою очередь была связана с устройством, которое отключало ультракрасную систему. В результате аппарат, дабы не попасть под огонь, на больших скоростях уходил в зону недосягаемости. Разумеется, все это не более чем догадки, поскольку мы точно не знаем, какими приборами были оборудованы «огненные шары».

По всей видимости, для запуска «Фу-файтеров» использовались грузовики, открытые железнодорожные платформы либо какие-либо другие средства, пригодные в качестве стартовой площадки. Операторы обычно дожидались, когда в небе появлялся самолет, либо использовали для тех же целей радар — таким образом «Фу-файтеру» не нужно было расходовать горючее на поиск целей.

А теперь изложим наши предположения относи-

тельно системы двигательной установки, которая могла стоять на «Фу-файтере». По одной из версий, в острие конуса могла быть вмонтирована небольшая стартовая твердотопливная ракета — по своей конструкции аналогичная тем, которыми были оснащены транспортные самолеты и бомбардировщики люфтваффе. Несмотря на довольно быстрое сгорание, стартовые ракеты решали две задачи. Во-первых, выводили «Фу-файтер» на нужную высоту и, во-вторых, помогали ему развить скорость, достаточную для включения прямоточного воздушно-реактивного двигателя, — после старта находящийся внутри насос подавал топливо к прямоточно-воздушным двигателям, после возгорания они начинали вращать лопасти. К этому времени в ракете кончалось топливо, и она сбрасывалась.

В носовой части каждой ракеты находился парашют, что позволяло использовать ее повторно после перезарядки — как это делалось на уже существующих в это время полномасштабных моделях. Итак, после взлета «Фу-файтер» благодаря прибору, улавливающему исходящее от самолета тепло, начинал преследовать цель.

По другой версии, «Фу-файтер» был оснащен поршневым либо газотурбинным двигателем, который, вращая лопасти винта, обеспечивал работу прямоточного воздушно-реактивного двигателя. Существует и третий вариант — система, состоящая из двигателя и ведущего вала, с помощью которой раскручивались лопасти винта; когда они развивали достаточноную скорость вращения, включался пря-

точный воздушно-реактивный двигатель, и «Фу-файтер» поднимался в воздух.

Возможен также некий промежуточный вариант — мы просто не знаем.

Судя по всему, «Фу-файтер» не управлялся с Земли, действуя автономно. Возможно, диспетчер получал информацию об уровне топлива в баке или основных дистанционных измерениях, но не имел возможности повлиять на ход операции. Несмотря на то что к этому моменту была уже разработана телевизуальная система наведения для экспериментальной версии ракеты класса «земля — воздух» «Нс-293», ее качество было ниже всякой критики. То же самое можно сказать и о радарах — в те времена не было еще создано малогабаритных моделей, которые могли бы быть установлены на небольшой летательный аппарат — особенно если предположить, что он оснащен ультрафиолетовыми датчиками.

Таким образом, оператор был бессилен в ситуациях, когда преследуемый самолет предпринимал сложный маневр, чтобы уйти от преследователя. Когда у «Фу-файтера» топливо подходило к критической отметке, он прекращал преследование и поворачивал на базу. Оставшегося горючего должно было хватить на то, чтобы аппарат приземлился как можно ближе к наземной станции, желательно целый и невредимый, благодаря парашюту, прикрепленному к корпусу (под пакетом из стартовых ракет), который, раскрываясь, одновременно избавлял его от остатков горючего. Следы остатков горючего значительно облегчали поисковые работы. Возмож-

но, после приземления «Фу-файтер» посыпал радиосигналы, которые позволяли установить его местонахождение.

После войны о «Фу-файтерах» писалось достаточно много, причем, как правило, выдвигались два следующих объяснения. Согласно первому, это были космические корабли, отправленные посланниками внеземных цивилизаций для наблюдения за ходом конфликта, согласно второму — атмосферное явление, скажем, шаровая молния. Спустя годы появились и другие гипотезы. В частности, один из экспертов предположил, что летчиков-союзников ввел в заблуждение «туман», образованный выхлопными газами, которые вылетали из сопел их собственных самолетов — электромагнитный эффект в результате взаимодействия радара и радиостанции на борту самолета, вызвавший странные атмосферные аномалии.

Все эти «разоблачения» при ближайшем рассмотрении оказываются весьма противоречивыми, и единственное объяснение, которое представляется нам удовлетворительным, приводится в данной книге. Одним словом, автор считает, что «Фу-файтеры» были новым типом оружия, прототипы которого, пройдя испытания в ноябре 1944 года, не были введены в серийное производство из-за изменений в ходе войны и роли СС.

Таким образом, программа по их разработке, скорее всего, состояла из двух фаз. Первая — создание модели для психологического воздействия на противника, чтобы посеять панику в их ряды. Затем,

после ряда конструктивных доработок, немцы, безусловно, рассчитывали насыпать на противников целые армады «Фу-файтеров», которые в огромных количествах производились на подземных комплексах в Нордхаузене и Кала, и таким образом добиться полного воздушного превосходства и защититься от налетов авиации союзников на территорию Германии.

План выглядит весьма эффективным прежде всего потому, что у противников не было никаких средств защиты — это и было то самое преимущество, так необходимое Гитлеру, и которое отсутствовало даже в случае применения ядерного оружия. Союзники даже не приступили к выработке каких-либо контрмер, и таким образом Гитлер мог использовать выигранное время на то, чтобы довести до конца разработку других важных элементов системы обороны рейха — реактивных истребителей и ракет. Правда, надо заметить, что по сравнению с «Хаунебу» и «Фу-файтерами» даже реактивные истребители казались прошлым веком. Это, безусловно, осознавал Каммлер, который наверняка не без поддержки Гиммлера начал вести собственную игру. Итак, из всех проектов обороны рейха были реализованы только два: «Хаунебу» и «Фу-файтеры» должны были стать теми машинами, которые обеспечат Германии победу, при этом их производство было экономически и стратегически эффективным. Однако время текло, а проектные работы стояли на месте.

Хотя, по некоторым данным, в феврале 1945 года был произведен запуск «Хаунебу Марк V», в скором

времени все работы над этим проектом были прекращены. После марта 1945 года стало появляться все меньшее сообщений о появлении «Фу-файтеров», следовательно, вполне могло случиться, что по инициативе Каммлера этот проект также был заморожен. Безусловно, это решение было продиктовано отнюдь не несовершенствами обоих устройств, которые при иных обстоятельствах наверняка были бы запущены в серийное производство.

Однако в это время на Восточном фронте уже вовсю развертывалось наступление советских войск. На Западном фронте союзники уже восстановили свое положение после неудачного наступления осенью 1944 года в районе Арденн. Попытки Гитлера выиграть немного дополнительного времени и хоть как-то развязать себе руки окончились практически ничем, оттянув наступление союзников примерно на месяц, чего было явно недостаточно для налаживания массового производства «чудо-оружия» и перебазирования таких проектов, как «ФАУ-2». Помимо того, следует учесть, что в этот момент немецкая промышленность уже была практически разрушена и вряд ли могла что-либо сделать для спасения страны.

Ни один из этих необычных типов вооружения так и не успел послужить делу Третьего рейха, однако, по некоторым свидетельствам, в другом месте им все-таки было найдено практическое применение.

Глава 6

Тем, кому вы доверяете свои секреты, вы доверяете свою свободу.

Испанская пословица

После окончания войны в Германии сложился вакуум властей. После оккупации союзники проводили жесткие проверки, которые коснулись как частного сектора, так и промышленных предприятий: искали следы нацистских организаций и легендарного «чудо-оружия».

Если допустить, что к этому моменту обе основные программы — «Фу-файтеров» и «Хаунебу» — были эвакуированы на антарктическую «Базу 211», становится не очень понятно, что могло достаться странам-победительницам? Известно, что в руки к ним попало множество чертежей и экспериментальных моделей, в частности реактивных истребителей и баллистических ракет. Однако по сравнению с «Хаунебу» и «Фу-файтерами» эти находки не представляют высокую ценность. Поскольку у нас нет никаких официальных свидетельств того, что советские пилоты встречались с «Фу-файтерами», мы не можем сказать, получали ли советские тайные службы задание разгадать их тайну. Иное дело — британская МИ6 и американское Бюро стратегических служб (бывшее предшественником ЦРУ). Помимо

всего прочего, феномен был скрыт от общественности, и мы опять же не в курсе того, что происходило за закрытыми дверями.

Хотя сами летательные аппараты, скорее всего, найти не представлялось возможным, оставалась вероятность разыскать инженеров и проектировщиков, которые участвовали в этих проектах, а также младший технический персонал, занимавшийся техническим обслуживанием и ремонтом. Одним словом, тех людей, которым не удалось бежать из страны, в том числе и в сторону Антарктиды.

Вряд ли союзники проигнорировали огромную армию специалистов, занятых в различных военных разработках. Поскольку на Германию не были наложены репарации, как это случилось в 1918 году, правительства стран-победительниц рассматривали технологические новинки как своего рода компенсацию за нанесенный их странам моральный и материальный ущерб.

Однако британская разведка далеко не всегда рьяно охотилась за «мозгами». Это становится ясно после знакомства с документом под названием «Норвежский рапорт», описывающим различные немецкие технические новшества. В частности, речь в нем идет о планере, послужившем прототипом самолета «Ме-163» «Комета», который в момент написания рапорта проходил испытания на базе Пенемюнде, а также о двух новых торпедах, новой системе радаров и новом радиолокационном взрывателе для зенитных орудий.

Рапорт был направлен в британскую разведку за месяц до начала войны анонимным норвежским благожелателем, озабоченным немецкими достижениями в области технологий. Однако британцы высокомерно проигнорировали донесение, видимо, решив, что «если мы этого не можем, значит, не может никто». Позднее они отказались от этой недальновидной политики, и британские ученые сделали множество собственных изобретений не хуже немецких, особенно после вступления Америки в войну.

С первых дней принятия программы ленд-лиза английские ученые и промышленники, побывавшие в Америке, имели возможность лично убедиться в преимуществах высокотехнологичного оборудования и по возвращении домой провели у себя на фабриках модернизацию. Прогресс был весьма скромным, но когда с конвейера стали сходить улучшенные модели самолетов, кораблей и танков, английская разведка по достоинству оценила важность экономического шпионажа. В 1944 году, когда война уже близилась к завершению, у разведки уже были иные приоритеты.

Однако немецкие технологические новинки и персонал интересовали союзников и по иной причине. Хотя по ходу войны союзнические подводные лодки и танки были подвергнуты существенной модернизации, они еще значительно отставали от лучших образцов немецкого вооружения. Например, немецкая подводная лодка серии XXI благодаря но-

вой системе, увеличивающей всасывающую способность двигателя, могла преодолеть многие сотни, если не тысячи километров, не поднимаясь на поверхность. Немецкие танки превосходили большинство танков союзников качеством брони и орудий. Безусловно, союзники первыми изобрели атомную бомбу, но стоит иметь в виду, что немцы отказались от разработки «ФАУ-4» — более простой, но не менее опасной ракеты. Вместо этого они бросили усилия на создание более экзотичных видов вооружений — ракетной техники и самолетов-снарядов. Хотя эти типы оружия применялись с переменным успехом, союзники считали их последним словом техники, а прагматичный Черчилль был настолько напуган, что приказал в 1943 году сровнять Пенемюнде с землей.

Однако, как мы видим, было уже слишком поздно: с момента первого запуска «ФАУ-2» минул почти год. Этот проект сулил настолько большие перспективы, что во многом повлиял на послевоенные инициативы британских и американских секретных служб, породив ту безумную гонку вооружений, которая продолжается и по сей день.

В послевоенном мире страны, которые прежде выступали единым фронтом, вновь стали экономическими соперниками. Несмотря на сотрудничество в военной области, когда дело касалось демилитаризации и перестройки экономики, каждая страна преследовала собственные интересы. Назревали новые экономические войны, в которых существенную

роль играли разведывательные службы стран-победительниц, между которыми разгорелась упорная борьба за обладание бесценной технической документацией, а также за немецких ученых и инженеров.

Кстати, первая попытка британцев завладеть немецкими секретами окончилась фарсом. Звучит невероятно, но руководство британских ВВС решило, что инспекция предприятий, поставляющих оборудование люфтваффе, не представляет для них большого интереса, и потому просто не стало направлять в Германию своих представителей. Таким образом, Королевскому флоту и армии пришлось поручить эту работу штурмовым бригадам, известным как подразделения «Ти».

После того как флотскому командованию поступил рапорт о хулиганском поведении некоторых моряков из этого подразделения, адмиралтейство и члены ставки приказали английским морякам держаться поближе к американским коллегам, отличавшимся лучшей организованностью и дисциплиной. Американцы в этот момент изучали немецкие документы, связанные с атомной программой. Сей досадный эпизод наглядно вскрывает дилетантизм британцев, которые полностью упустили инициативу. Американцы, напротив, составили длинный список интересующих их людей и технологий — для достижения своей цели они не жалели затрат. Что же до британской разведки, то, как свидетельствуют официальные документы, она потерпела очередной

провал, не сумев разглядеть главные приоритеты Британии в послевоенный период.

Явным свидетельством провала служат хотя бы два анекдотичных случая. После того как советские войска заняли полигон СС в Блицна, где проводились испытания «ФАУ-2», Черчилль направил Сталину каблограмму с просьбой дать разрешение посетить объект членам совместной англо-американской комиссии. Stalin ответил согласием, однако, когда комиссия прибыла на место, ей было сказано, что территория все еще занята немцами, хотя на самом деле советские войска удерживали полигон уже на протяжении двух недель. За это время они вывезли почти все ракеты, и когда англичане и американцы в конце концов получили доступ на объект, они нашли мало интересного. В качестве «жеста доброй воли» хозяева передали им на экспертизу несколько ящиков, якобы с деталями «ФАУ-2». При ближайшем рассмотрении это оказались куски самолетных двигателей, причем далеко не в лучшем состоянии.

Другой случай относится к французам. Среди немецких изобретений был заменитель резины, известный как «буна» — во время войны он изготавливавался на одной из французских фабрик. Когда на фабрику явились британские эксперты, им не был разрешен доступ к технической документации на том основании, что дирекция предприятия подписала с немцами соглашение о неразглашении тайны. Иначе говоря, секретом изготовления этого важней-

шего материала по-прежнему владели исключительно немецкие технологии и французские производители. Чем завершилась история, неизвестно, но эти два инцидента прекрасно демонстрируют несостоятельность английской политики того времени. Великобритания действовала чересчур «вежливо», стремилась играть по правилам международной дипломатии, тогда как другие страны всеми силами исхитрялись заполучить свою долю reparаций.

Особенно активно (если не рискованно) действовала в Германии американская разведка, которая приложила гигантские усилия, для того чтобы обеспечить Америке экономическое и стратегическое превосходство. Отчасти это было связано с грядущим началом «холодной войны» и появлением нового врага в лице России.

Еще до окончания войны в Европе американцы стали вывозить из Германии танки, зенитные орудия, «ФАУ-1», «ФАУ-2» и многое другое. Первое время трофеи везли сначала по железной дороге до Нормандии, а затем перегружали на авианосцы и грузовые суда, чтобы отправить в США. Американцев интересовало все, включая экзотические программы, о которых британские секретные службы не имели ни малейшего представления. Например, авиаконструктор Александр Липпиш, разработчик «Ме-163», работал над созданием нового реактивного истребителя с крылом треугольной формы, который, ввиду дефицита горючего, работал на гранулированном угле.

В конце войны, захватив полномасштабную

(хотя и незавершенную) модель планера, американцы не только сумели убедить немецких разработчиков достроить ее до конца, но и исхитрились перевезти ее в Америку. Секретные службы проявили поистине беспрецедентную изобретательность, организовав беспрепятственную перевозку через французскую территорию деревянного контейнера, который выглядел весьма подозрительно. Тем не менее цель была достигнута, и так называемый «DM-1» совершил свой первый перелет — из Европы в Соединенные Штаты. Американские авианосцы и грузовые судна успели перевезти через Атлантику множество секретных материалов, прежде чем британцы не догадались, что дело не чисто.

Немецкие ученые, которые мечтали о работе по специальности, видели в Америке страну неограниченных возможностей, курицу, несущую золотые яйца. Вероятно, кому-то такое отношение может показаться странным, однако не стоит забывать, что большая часть ученых занималась чисто гражданской тематикой, причем имела за плечами солидный опыт. Теперь же, в оккупированной Германии, их профессия превратилась в своего рода хобби, поскольку шансы устроиться на пристойную работу были почти нулевыми.

Именно по этой причине ученые охотно предла-
гали свои услуги странам-победительницам, самой привлекательной из которых казалась Америка. Таким образом американским спецслужбам удалось завербовать сотни высококвалифицированных спе-

циалистов, в том числе знаменитого Вернера фон Брауна, который сдался американцам вместе с большинством своих подчиненных.

Американские секретные службы организовали целую операцию под кодовым названием «Скрепка», задачей которой было рассмотреть документы всех желающих эмигрировать и оценить их научную квалификацию. Такое название операция получила из-за скрепки, которая прикреплялась к каждому обработанному пакету документов; показывая, получил заявитель право на въезд в США или нет. Первичный список специалистов, составленный нынешним работником Бюро стратегических служб и бывшим главой научного отдела гестапо Вернером Розенбергом, включал более шестисот фамилий.

Одни специалисты были связаны с ракетной программой фон Брауна, другие — с различными «медицинскими службами». С помощью последних американцы рассчитывали возобновить «эксперименты», используя в качестве подопытного материала солдат, служивших в военных лагерях. Их накачивали химическими препаратами и наркотиками, которые должны были подавить у них чувство страха и желание спать. (Надо добавить, что схожие эксперименты до сих пор ставятся в американской и британской армиях.)

Шесть сотен «счастливчиков», отобранных для работы в США, находились на особом положении и пользовались более вольготным режимом — журналистам и всем прочим было разъяснено, что эти

люди прошли тщательную проверку, и среди них нет ни единого нациста. Однако это не совсем соответствовало действительности.

Например, на американской базе ВВС в Райт-Филде постоянно проживал Рудольф Херман, специалист в области аэродинамики, в бытность свою выдвинувший идею построить нацистскую орбитальную станцию. Он продолжал носить коричневую рубашку, похожую на нацистскую, и едва ли не ежедневно произносил речи, призывая хранить верность заветам Гитлера. Другой пример — брат фон Брауна, который был арестован в Эль-Пасо при попытке продать слиток платины местному ювелиру. Во время допроса он так и не сумел объяснить, откуда его взял, тем не менее дело было замято — как и прочие сомнительные происшествия, в которых были замешаны бывшие нацисты.

Операция «Скрепка» была свернута в 1973 году — после запуска первого человека на Луну. Хотя проект «Аполлон» был осуществлен не без помощи немецких специалистов, Америка более не нуждалась в услугах первого поколения импортированных ракетчиков.

Стоит заметить, что доктор Мите также попал в США в рамках программы «Скрепка». Этот факт недавно подтвердил в телевизионном интервью бывший заместитель командующего ВВС США Александр Факс. По мнению автора, Мите получил вид на жительство благодаря своей дружбе с фон Брауном, а отнюдь не обещанию восстановить «летающие

диски». Дело в том, что в 1945—1946 годы главной и единственной задачей американского ВПК было освоить ракетные технологии, и сама идея «летающего диска» представлялась ненужным излишеством.

Британские наблюдатели, которые время от времени наведывались в Германию, вполне отдавали себе отчет в происходящем, но были морально не готовы перехватить у американцев инициативу. Например, директор авиационного научно-исследовательского центра в Фарнборо У. С. Фаррен из-за бюрократической проволочки, которая длилась едва ли не месяц, сумел приехать на завод Мессершмитта лишь в июле 1945 года. К этому времени здесь находилась уже куча американских солдат и различного рода специалистов — на других предприятиях картина наблюдалась схожая. В своем рапорте У. С. Фаррен писал:

«Британское представительство на виденных мною объектах оставляет впечатление полной неорганизованности, а зачастую и вовсе отсутствует».

Хотя такого рода рапорт был далеко не единственным, никаких положительных сдвигов не последовало. Были придуманы всяческие отговорки, например недостаток кадров, что звучало по меньшей мере наивно, особенно с учетом того, что Британия вместе с партнерами по Содружеству располагала многотысячной армией, готовой в любую минуту прийти стране на помощь. Но едва речь заходила об отправке в Германию экспертов, британские промышленники заводили одну и ту же пластинку: «А зачем? Мы ведь и так выиграли войну».

К концу войны «Роллс-Ройс» ежемесячно производил сто с небольшим самолетных двигателей в месяц, тогда как немецкие предприятия — более двух тысяч штук. Будь британские администраторы и политики чуть более дальновидными, они переняли бы немецкий опыт и тем самым, возможно, поправили экономическое положение своей страны. Британия выиграла войну, но экономическое и политическое соревнование она проиграла.

И не одна она. Советская разведка также не сумела обеспечить надлежащее присутствие в Германии; недостаток квалифицированных экспертов привел к тому, что по вине армии, в которой было немало невежд, несметные богатства оказались уничтоженными или «утерянными». Правда, ситуация коренным образом изменилась с началом операции «Осваким». Знаком того, что советская сторона стала смотреть на вещи более серьезно, явилось хотя бы то унижение, которое делегация союзников потерпела в Блицне.

В результате операции в 1946 году в СССР были отправлены более трех тысяч немецких специалистов вместе с семьями. Из них были образованы две группы авиаконструкторов. Первая должна была продолжить работы над проектом сверхзвукового самолета-ракетоносца, вторая — доработать реактивный бомбардировщик «Ю-287» с обратной стреловидностью крыла. Этот самолет по многим характеристикам существенно обгонял свое время, однако ряд аэродинамических проблем вынудил конструк-

торов остановиться на более традиционном крыле. Правда, когда оно было готово, работы по бомбардировщику были официально прекращены. В серию он так и не был запущен.

Кроме того, советские разведчики обнаружили многочисленные реактивные двигатели, оборудование и приборы, разработки ракет «ФАУ-2» и несколько законченных моделей самолетов. Помимо комплекса в Блицне они «унаследовали» от американцев научно-исследовательский центр в Нордхаузене. Правда, к этому времени из него уже были вывезены сотни «ФАУ-2», следы которых позднее обнаружились в Аризоне.

По всей видимости, материалы, касающиеся «летающих дисков» и «Фу-файтеров», СССР не достались. Возможно, это объясняется тем, что у нацистов сильно было идеологическое неприятие советских идей, сформированное за предвоенные и военные годы. Слишком долгое время им внушались пропагандистские клише, выставляющие русских недочеловеками, славянскими рабами, правда, активно такая пропаганда была развернута лишь с началом плана «Барбаросса».

За тем, чтобы русским «врагам» не досталась сверхсекретная информация, зорко следили профашистские организации вроде «Одессы» и «Спайдера», состоящие из бывших членов СС. Пожалуй, единственной крупной добычей СССР стал авиационный инженер Клаус Хабермоль, согласившийся на сотрудничество с Москвой.

Однако что именно было известно СССР о его прошлых разработках, сказать нельзя. Можно лишь предположить, что он выдал некоторые секреты в обмен на определенные уступки. Впрочем, воссоздать «летающий диск», не имея ни чертежей, ни профессиональной команды, было практически нереально. Так что, скорее всего, Хабермоль участвовал в разработках обычных реактивных двигателей, тем более что, как и Мите, он прекрасно сознавал, что не все секреты подлежат огласке.

Британская разведка действовала далеко не так умело, как американская, однако ей удалось существенно обойти своих советских коллег. В Великобританию отправились несколько первоклассных специалистов, в том числе знаменитый конструктор Вальтера, который спроектировал электрическую подводную лодку, а также ракетную систему для «Me-163» «Комета». Вместе с другими немецкими специалистами по поручению британского адмиралтейства он приступил к разработке подводной лодки нового поколения. Но и здесь возникли трудности. Дело в том, что местные жители, страдающие от холода из-за постоянного недостатка угля, пожаловались властям на то, что из дома, где размещалась лаборатория Вальтера, постоянно идет дым. Впрочем, эта проблема была не единственной. Конструкторы платили настолько высокие налоги, что работа почти теряла смысл. Кроме того, с ними были подписаны только кратковременные контракты — исключительно ради того, чтобы выманить из Германии. Такой стиль поведения был типичен для британцев.

А тем временем BBC Великобритании, решив на-верстать упущенное, разработали план операции «Хирург», поставив ее главной задачей вывезти из Германии научно-исследовательский центр люфтваффе в Фолкенроде. Однако было уже слишком поздно. Хотя некоторые ученые и инженеры согла-сились на переезд, в целом операция потерпела не-удачу. Для МИБ этот провал был как бальзам на серд-це. Она с самого начала была против трудоустройст-ва немцев в Великобритании, поскольку опасалась провокаций и появления пятой колонны.

И все-таки было бы несправедливостью выстав-лять деятельность британского правительства и МИБ в сплошном черном свете. Вполне может стать-ся, что прохладное отношение к «ФАУ-1», «ФАУ-2» и реактивным истребителям было вызвано тем, что им достался значительно более лакомый кусок, а имен-но, документация по «летающим дискам». Какой-ни-будь мелкий технический специалист вполне мог выразить желание предоставить чертежи дисков или «Фу-файтеров» (либо и то, и другое) в обмен на сво-боду. Этот амбициозный работник мог похитить копии чертежей, пока лаборатория готовилась к эва-куации. Поскольку самих моделей дисков никто не видел, можно прийти к заключению, что британцы получили лишь чертежи, возможно, в виде микро- фильма. Как бы то ни было, эта информация была оценена по достоинству.

В Великобритании наряду с МИ5, обеспечиваю-щей внутреннюю безопасность, действовала служба

разведки, которая занималась более широкими геополитическими вопросами и, как следствие, довольно тесно была связана с армией. Таким образом, ситуация скорее всего выглядела следующим образом: дабы успокоить общественность, ей было сказано об ограничении контактов с немцами, а центр активности тем временем сместился в армию.

Итак, предположим, сразу после войны британская тайная служба заполучила бесценные чертежи неизвестных воздухоплавательных аппаратов, обещающих вписать новую страницу в историю освоения воздушного пространства. Хочу оговориться, что прямых доказательств настоящей гипотезы у меня нет, только кое-какие косвенные свидетельства. Тем не менее было бы любопытно докопаться до правды и установить, что же происходило на самом деле.

Великобритания в это время еще не полностью утратила имперский ореол. Она по-прежнему контролировала Индию, Пакистан и Австралию, имела колонию в Африке (Родезию). В Британском содружестве состояла еще и Канада с ее обширными лесами, арктическими пустынями, тундрой, плато и непроходимыми горными цепями — идеальное место для работ над секретными проектами, в отличие от плотно населенной Великобритании.

Надо добавить, что между британскими и канадскими властями уже однажды было заключено секретное соглашение. В 1945 году в провинции Онтарио на реке Чок был построен завод по переработке

урана. Аналогичный завод был также возведен в Британской Колумбии на реке Клинтон, а на северо-западных территориях, неподалеку от озера Грейт-Бир, действовал урановый рудник. Таким образом, совместный британо-канадский запас стратегического сырья был сравним, если не превосходил, запас США. Это сотрудничество явилось основой для дальнейшего сближения.

Во время войны британские власти стремились поддерживать с США хорошие отношения, возможно, ради сохранения ленд-лиза.

В какой-то момент внимание американских властей привлек штат Аляска, который в силу своего стратегически выгодного расположения мог бы служить надежной буферной зоной, прикрывающей территорию США со стороны Берингова пролива. Было принято решение разместить здесь вооружение и военные базы. Для переброски войск и вооружений в западной части Канады была проложена дорога, соединяющая Аляску с континентальной Америкой. Вдоль дороги (ее открытие состоялось в 1942 году) предполагалось построить военные и гражданские аэродромы, а также протянуть нефтепровод, поскольку неподалеку было обнаружено месторождение нефти.

Поначалу план вызвал одобрение у всех сторон. Для западной части Канады, экономически довольно отсталой, он сулил существенные выгоды, тем более что американцы приняли обязательство покрыть половину расходов. Британские власти в Оттаве и

Лондоне также первое время были «за». Однако в середине 1943 года проект стал развиваться по не-предусмотренному сценарию.

Тогда британские власти поручили своему представителю в Оттаве провести расследование. Тот составил довольно путаный рапорт, суть которого, впрочем, сводилась к следующему. В процессе реализации плана Канада столкнулась с материальными сложностями, поскольку львиную долю ее средств поглощала война. По этой причине, если по проекту все возникшие в его рамках совместные фирмы должны были принадлежать канадским гражданам, то на практике это условие часто не выполнялось. Почти все решения в единоличном порядке принимала американская сторона. В частности, она изменила месторасположение некоторых аэродромов, даже не поставив канадцев в известность. В результате к новым аэродромам пришлось тянуть дополнительные дороги протяженностью более трех тысяч километров, и это не считая главной магистрали, которая была две тысячи пятьсот семьдесят пять километров длиной.

Американские решения были продиктованы исключительно стратегическими соображениями, без учета потребностей канадского народа, что крайне возмутило британскую и канадскую администрацию. Более того, американцы проложили не один, а несколько нефтепроводов, в явном расчете на то, что после окончания войны в районе канадского месторождения обосновутся американские нефтяные фирмы.

Но, наверное, самым неприятным было то, что американцы методично и планомерно фотографировали канадскую территорию. С какой целью, тогда это было сказать трудно, но сейчас, оглядываясь назад, можно предположить, что они готовились к высадке десанта с советской территории либо, под предлогом строительных работ, занимались шпионажем. Сам американский контингент ощущал себя здесь «оккупационной силой», что также не благоприятствовало развитию контактов с местным населением. После того как в мае 1943 года канадскую часть проекта возглавил генерал Фостер, инициатива окончательно перешла в руки американцев.

Одним словом, канадцы и англичане у себя дома оказались на положении изгоев, и это произошло не впервые. Возможно, читателю будет любопытно узнать, что американская военная помощь предоставлялась Великобритании далеко не бескорыстно. В обмен США получили немало ценной технической документации, включая разработки радаров, а также доступ на английские военные базы. Но, главное, США отказались передать Великобритании материалы по атомной бомбе под тем предлогом, что новоизбранный лейбористский кабинет заигрывает с СССР — новым врагом США.

Справедливости ради надо сказать, что английские физики принимали в атомном проекте самое деятельное участие, и без них, вероятно, бомба просто не была бы изобретена. Естественно, британская и американская разведки не слишком ладили между

собой. Американцы подозревали британские спецслужбы в двойной игре и передаче секретных сведений за границу. Возможно, они были кое в чем правы, особенно если вспомнить Кима Филби. Впрочем, американцы и сами были не без греха.

Мне не верится, что диски попали в Москву или Вашингтон; прежде всего, их изготовление держалось в секрете, отдельные узлы и детали аппаратов изготавливались на разных заводах, поэтому никто, за исключением одного или двух доверенных лиц, не имел общего представления о назначении проекта.

Итак, британским и канадским властям предстояло обсудить с американской стороной несколько щепетильных вопросов относительно строительства новой дороги и попытаться переломить ситуацию в свою пользу. Кстати, к этому времени уже было принято окончательное решение воссоздать «летающие диски» по чертежам. Трения с американцами не повлияли на этот план, тем более что предыдущее англо-канадское авиатехническое сотрудничество было весьма успешным. В декабре 1944 года в Лондоне состоялась англо-канадская встреча на высшем уровне, на которой была принята договоренность о проведении совместных работ в области аэронавтики. Текст соглашения до сих пор засекречен, однако следующая выдержка из протокола совещания представляет определенный интерес:

«В заключение совещание постановило, что на территории Канады будет проведена серия летных испытаний. Хотя на данном этапе не рекомендовано

освещать программу в деталях; возможно, стоит подчеркнуть, что в Канаде имеются большие и относительно малозаселенные участки, более безопасные для экспериментов с радионавигационными приборами, дистанционно управляемыми высокоскоростными самолетами, а также различными типами ракет, чем территории Великобритании».

В протоколе также есть запись о том, что совещание рекомендует создать «Специальный экспериментальный институт», с собственными лабораториями, мастерскими, аэродромами. Таким образом, на свет появилась новая структура под названием «Совет авиационных исследований» (ARC), к работе в которой были подключены также австралийские разработчики и учёные. Обязанности этого совета были довольно просты: выявлять в самолетах конструктивные недоработки, причем на пользовательском уровне, опираясь при этом на общедоступные данные.

Что касается военных моделей, то, по мнению автора, ими занимался специальный орган, который либо уже существовал ранее, либо был сформирован в процессе совещания. Этому органу не требовалось содействие немецких разработчиков «летающих тарелок». Прежде всего, сам факт обращения вызвал бы подозрение, а кроме того, в нем работали достаточно квалифицированные кадры, способные разобраться в чертежах самостоятельно. Во всяком случае, на ранних стадиях проекта.

В меморандуме стран Британского содружества

от августа 1945 года записано, что Великобритания имеет право финансировать совместные программы, направленные на укрепление обороноспособности страны, невзирая на то, что в бюджете Канады отсутствуют статьи, предусматривающие расходы на научные исследования. Далее в документе упоминаются испытания самолетов большого радиуса действия при нелетных погодных условиях, а в конце приписка: перечень может быть продолжен после «инспекции имеющихся объектов».

Интересно, слышали ли авторы о новом научном комплексе с громким названием: Национальный авиационный институт? Этот комплекс был задуман как филиал центра в Бедфорде. Он был сооружен на месте бывшей деревни Турлей по образу и подобию научно-исследовательского центра в Гвидонии (Италия). Центр в Бедфорде, оснащенный шестью сверхзвуковыми аэродинамическими трубами и мириадами лабораторий и испытательных боксов, казалось, был идеальным для научных экспериментов. Почему же в таком случае в начале 1950-х годов строительство было свернуто? В своей книге Веско считает, что причина в отъезде многих специалистов из Канады.

Неподалеку от Оттавы располагался еще один объект, наверняка представляющий интерес для канадских инженеров. Это была огромная база ВВС в Арнпрайоре, сооруженная в 1942 году. В 1944 году эту базу предполагалось передать «канадскому Фарнборо». Однако из-за близости к американской

границе решение было пересмотрено, и под летное поле был отведен отдаленный лесистый участок в горах Британской Колумбии. Этот район остается необжитым даже сегодня, несмотря на близость к магистрали и крупному лыжному курорту в Калгари.

Подготовительные работы проводились втайне, общей координацией занимались канадское министерство угольной промышленности и картографическое отделение Технического управления. Они наметили четыре участка для будущего строительства, лежащие относительно недалеко друг от друга, — общая территория занимала площадь более 1945 квадратных километров. К тому моменту центральная магистраль уже имела множество ответвлений, однако база должна была находиться вдалеке от них. Канадцы собирались провести к ней специальную секретную дорогу, а вокруг самой базы возвести высокий забор либо живую изгородь. Властям отнюдь не хотелось, чтобы праздные мотоциклисты наблюдали за полетом странных летательных аппаратов. В конце концов объект был сооружен в труднодоступной долине, к которой вело тридцатикилометровое шоссе, практически незаметное для посторонних.

Взлетные полосы предполагалось покрыть бетоном, причем они могли быть не слишком длинными, вероятно, что-то около четырехсот метров, поскольку «летающие диски», которые здесь собирались испытывать, были с вертикальным взлетом. Что касается зданий, то здесь я согласен с подходом Веско.

Если взглянуть на подобные немецкие сооружения, то бросается в глаза, что большая часть построек у них была рассредоточена по обширной лесистой территории, а в центре обычно стоял небольшой одно- или двухэтажный дом.

Строить в Канаде подземные помещения было непомерно дорого. Так что первый вариант был наиболее предпочтительным (тем более что это был не ядерный бункер). Таким образом, малоэтажные здания — ангары, мастерские, конторы и склады — могли оставаться невидимыми даже для американских самолетов-шпионов, находящихся «на пути в Россию».

В связи с сокращением военных заказов в 1945 году производителям военной техники пришлось перепрофилировать свои предприятия. И производители самолетов не были исключением. Один из них, Хаукер Сиддли, наладил производство сборных домиков из алюминиевых панелей. Домики оказались ходовым товаром. Они использовались как временное жилье для демобилизованных английских солдат и членов их семей, чьи дома пострадали от бомбардировок. Новый сплав привлек внимание строителей, которые как раз в это время искали подходящий материал для сооружения испытательных полигонов. Итак, договорившись с британской разведкой, они организовали тайную переброску материала на объект.

На базе в Британской Колумбии из алюминиевых панелей изготавливались утепленные покрытия для

домов и ангаров. Долгие зимы и полная изоляция определили и другие нужды: обогреватели для домов, запас провианта и предметов первой необходимости на случай снежных заносов, бесперебойная поставка горючего, электричества и воды.

С окончанием войны правительству и разведке стало значительно проще решать кадровые вопросы. Поскольку производство военных самолетов сильно сократилось, на многих производствах в 1945 году были проведены сокращения, и на рынке труда скопилось огромное число инженеров, конструкторов и проектировщиков. Таким образом, отбирая специалистов для Канады, британская разведка проявляла разборчивость. Идеальным вариантом для нее был одинокий мужчина с минимальным количеством родственников.

При этом канадский комплекс главным образом был предназначен для гражданских специалистов, и все прекрасно понимали: для того чтобы работать с полной отдачей, работникам необходима правильная мотивация. Следовательно, условия на базе должны быть достаточно комфортабельными и включать сеть развлечений. Единственное, что здесь не строилось, — школы. Это было не место для семейных пар. Скорее всего, семейных специалистов, если такие были, поселяли отдельно — в близлежащем городке.

После войны Великобритания смело смотрела в глаза новому будущему. Америка сделала ставку на ракетные технологии. Франция начала заново от-

страивать индустриальную базу и возобновила контакты с Германией. Германии было необходимо зализать раны и заново создать демократические институты. Британия оказалась как бы в стороне. Она не сумела стать конкурентом американцам, которые активно рекрутировали специалистов в рамках операции «Скрепка». Британская экономика и промышленность пребывали не в лучшем состоянии, и в довершение ко всему у Британии подпортились отношения с США. Технологии изготовления атомной бомбы они не получили, впереди предстояли выплаты по ленд-лизу, а кроме того, тысячи военнослужащих, вернувшихся домой, нуждались в обустройстве.

Но, невзирая на это, она совместно со странами Содружества организовала серьезную международную научно-техническую программу. Эта стратегия была избрана потому, что в руки британской разведки попали копии чертежей «Фу-файтеров» и «летающих дисков». Страны Британского содружества преследовали одну и ту же цель: обрести военную самостоятельность и проводить политику, независимую от эгоцентричных и хамоватых США, которые теперь были всецело поглощены «холодной войной» и не желали делиться своими игрушками. Тем более что Канада теперь находилась в столь же зависимом положении, что и Великобритания: на ее земле располагались многочисленные американские базы, а правительство было связано соглашениями о проведении совместных военных учений и т. п.

По моему ощущению, и британцы, и канадцы

знали или по крайней мере догадывались, что за их комплексом ведут пристальное наблюдение другие державы, тем не менее до тех пор пока они верили в свое лидирующее положение, они продолжали работу над воздухоплавательным аппаратом, который без преувеличения можно назвать самым революционным после изобретения братьев Райт.

Глава 7

Улжи нет ног, зато у слухов есть крылья.

Д-ру Томасу Фуллеру
с извинениями, «Гномология»

Как мы уже видели из предыдущих глав, миф о «Базе 211» как о последнем нацистском рубеже оказался довольно устойчивым. За шестьдесят с лишним лет, минувших после Второй мировой войны, истории вроде этой превратились в подобие пряжи, из которой сотканы все современные теории конспирации. Захватывающие рассказы о побеге Гитлера с его соратниками на подводной лодке в Антарктику — оплот будущего Четвертого рейха, люди читали и будут читать еще не один год. Однако подобно большей части изложенной в этой книге информации, существование «Базы 211» никогда не было доказано, что значительно затрудняет ее описание.

Меж тем самое время определить наше отношение к этой теме. Что касается всевозможных фантастических историй, то их нельзя воспринимать всерьез, поскольку они лишены всякого здравого смысла. Вероятно, в ближайшем будущем станет возможно клонирование Гитлера на манер динозавра из фильма «Парк Юрского периода», но в 1945 году это было

не под силу науке. По другим версиям, в 1950-х годах Гитлер, который скрывался в Южной Африке, заболел какой-то неизвестной болезнью и после смерти был заморожен. — где-то в тайном хранилище лежит его тело, дожидаясь, когда его оживят.

Если отбросить в сторону всякого рода домыслы и преувеличения, то за этими причудливыми фантазиями можно разглядеть некоторые факты, которые имеют косвенное отношение к действительным событиям. Прежде всего, по моему личному убеждению, «База 211» действительно существовала, о чем я уже писал в предыдущих главах. Как мы сейчас видим, у Германии имелась возможность создать Швабию в Антарктиде. И эта задача не могла быть решена без отважных подводников.

Во время войны ядро немецкого подводного флота составляли подводные лодки серии VII — их было построено чуть менее семисот. Они имели радиус действия до 16 095 километров, в подводном положении — около 11 265. На ранних стадиях войны на морях, когда немецкие подводные лодки имели возможность использовать порты в северной части Германии и попадать в Атлантический океан через Ла-Манш, радиус их действия составлял до 3220 километров. За одно плавание подводная лодка покрывала расстояние от 4830 до 9670 километров.

Однако, когда союзники увеличили свое присутствие в зоне Ла-Манша — поставили здесь гидролокационные станции и стали активно минировать прибрежные воды, — немецким подводным лодкам

пришлось ходить обходными маршрутами, мимо Шотландии и западного побережья Ирландии. Этот вынужденный крюк значительно снизил эффективность их боевых действий, и потребовалось принять срочные меры, дабы вернуть утраченное преимущество.

Сначала было решено перенести зоны патрулирования в более спокойные Карибское море и Южную Атлантику, где «волчьи стаи» и одинокие охотники могли беспрепятственно атаковать беззащитные корабли союзников. Однако таким образом увеличивалось время патрулирования. Подводные лодки серии VII были не способны преодолевать такие расстояния даже после получения новых баз во французских портах. Началось строительство более мощных подводных лодок, а в промежутке немецкий ВМФ сделал ставку на подводные танкеры серии XIV или, как их называли немецкие подводники, «дойные коровы». Всего было построено шесть таких субмарин, которые главным образом выполняли функции транспортных средств.

Танкеры обеспечивали боевые субмарины топливом, запчастями, боекомплектом, медикаментами, продовольствием, причем один танкер успешно снабжал до десяти подводных лодок (его максимальная загрузка достигала 432 тонн). Однако для командующего подводной флотилией гросс-адмирала Карла Деница и экипажей подводных лодок такая многофункциональность была палкой о двух концах, поскольку уменьшала потребность в строитель-

стве новых типов субмарин. До появления «дойной коровы» поход в Карибское море и обратно у подводной лодки серии VII занимал два месяца, то есть на само патрулирование оставался один месяц. По приказу Деница на боевом дежурстве должны были находиться до десяти подводных лодок, таким образом для организации нормального патрулирования было необходимо тридцать подводных лодок.

С появлением «дойной коровы», способной действовать автономно, время патрулирования продлилось до четырех месяцев. Кроме того, подводные лодки, совершающие плавания в Антарктиду и обратно, могли использовать любую «дойную корову», находящуюся в районе Атлантики, для дозаправки. Таким образом, плавание по маршруту Европа — «База 211» — Европа подводная лодка совершала только с одной дозаправкой.

Однако у «дойных коров» имелись дефекты: недостаточная быстроходность и низкая маневренность. Кроме того, если не считать зенитной пушки, они не были оснащены наступательным вооружением — вместо торпед несли контейнеры с топливом. Таким образом, это была хорошая мишень для авиации союзников. Совокупность этих двух факторов привела к тому, что к концу 1944 года все «дойные коровы» были уничтожены.

В это время, однако, уже вступили в строй подводные лодки нового типа, которые по своему радиусу действия существенно превосходили подводные лодки серии VII. Например, подводная лодка

серии IXD2, радиус действия которой составлял 58 000 километров, с легкостью достигала прибрежных вод Японии. Эти лодки могли совершать плавания на «Базу 211» без посторонней помощи, оставаясь при этом незамеченными.

Но постепенно эффективность действий немецких подводных лодок стала снижаться, поскольку техническое оснащение ВМФ союзников оказалось несравненно выше потенциала кораблестроительной промышленности Германии. Несмотря на непрерывное наращивание численности подводных лодок, немецкая флотилия несла большие потери в силу усовершенствованной радиопеленгаторной системы и радарам, применяемым союзниками.

Постоянные бомбардировки вкупе с перебоями со снабжением и хронической нехваткой топлива превращали плавания на дальние расстояния в опасную авантюру. Некоторое время группа немецких лодок действовала в Индийском океане. Когда же в войне произошел перелом и перевес сил сложился не в пользу Германии, лодки были отозваны назад для несения службы в Европе. При этом из дюжины лодок до порта назначения сумели добраться только три — остальные либо затонули, либо не смогли пуститься в плавание из-за отсутствия горючего.

Тем не менее существуют документальные подтверждения операциям, хотя и немногочисленным, проводившимся в южных водах, и имеется достаточно оснований предполагать о существовании секретных операций, не упомянутых в официальных

репортах. Мы не знаем наверняка о рейсах на «Базу 211», но, как показывают факты, во время войны в районе Южной Атлантики активно действовали немецкие суда и подводные лодки. Возьмем, например, странную статью, появившуюся во французской газете «Франс суар» осенью 1946 года (она также приведена в книге Маттерна и Фридерика «НЛО — секретное оружие нацистов»), в которой выдвинуто предположение, что операции в зоне Южной Атлантики продолжались вплоть до окончания войны и, возможно, имели отношение к «Базе 211». По некоторым данным, в сентябре вблизи Фолклендских островов исландское китобойное судно «Юлиана» встретило немецкую подводную лодку, экипаж которой хотел приобрести у моряков провиант, а в качестве платы предлагал американские доллары.

Хотя, возможно, мы никогда так и не узнаем всей правды о «Базе 211», поэтому обратим наше внимание на одну из самых загадочных операций в Атлантике, в которой были задействованы подводные лодки «U-530», «U-234» и «U-977». Быть может, она поможет нам понять, что произошло на самом деле.

Подводная лодка «U-977», построенная в ноябре 1944 года, впервые совершила поход только в апреле 1945-го. Командовал ею капитан Хайнц Шеффер. По его воспоминаниям, перед началом плавания он получил приказ поставить на лодку более мощные батареи и укрепить бронированную обшивку боевой рубки, однако из-за нехватки материалов требование выполнено не было. Затем он получил зада-

ние прибыть вместе с экипажем в город Киль и принять на борт неизвестный груз, после чего был направлен в Норвегию, где должны были находиться еще две подводные лодки (одна из них принадлежала к новой серии XXI), вместе с которыми Шефферу предписывалось направиться в Северное море.

По пути в Киль лодка зашла в один из голландских портов, где была произведена еще одна загрузка. 26 апреля лодка пришвартовалась в южной части Кристиансунна и стояла в порту до вечера 2 мая, пока не получила приказ «создать зону беспокойства» в районе Фолклендов. Однако вскоре после отхода из Кристиансунна пришел в негодность главный перископ, что делало проведение боевой операции невозможным. Лодки при этом были вынуждены большую часть времени оставаться под водой, дабы не быть засеченными патрулирующими самолетами. Под водой они перемещались благодаря новой системе «шноркель» и всплывали на поверхность лишь по ночам.

В течение недели с лодками не было никакой связи, и приказ сдаваться, полученный 10 мая, явился для команды полной неожиданностью. Шеффер согласился высадить на берег шестнадцать членов экипажа (тех, у которых были семьи) и взял было курс на Германию, но скоро передумал и двинулся в Норвегию. Таким образом он надеялся избежать плены и в дальнейшем с остатками экипажа перебраться в Аргентину. Так началось его знаменитое шестидесятишестидневное плавание через Атлантический

океан — вокруг Ирландии, через Бискайский залив и Гибралтар.

Путешествие выдалось очень тяжелым. По воспоминаниям капитана, у них накопилось так много мусора, что его пришлось сжигать в отсеках для торпед; из-за плохой вентиляции стены лодки покрыла плесень, и у экипажа началась кожная болезнь. Время от времени выхлопные газы попадали внутрь, и все вокруг покрывалось слоем черной копоти. По ночам лодка поднималась на поверхность, чтобы люди могли подышать свежим воздухом. Возле самого мелкого из островов Капо-Верде они сделали остановку для купания и плавали в прозрачной воде вместе с дельфинами.

Как-то Шеффер услышал по радио, что экипаж подводной лодка «U-530», высадившийся в Аргентине, был выдан США, то есть случилось то, во что до последнего момента не верили ни капитан, ни команда. Но выбора у Шеффера не оставалось, поскольку запас топлива подходил к концу. Итак, 17 августа 1945 года после мучительной трехмесячной одиссеи лодка вошла в порт Мар-дель-Плата.

Капитан был немедленно арестован и тщательно допрошен — у него пытались выведать истинную причину нежелания сдаваться в плен. Допрос производила группа американских следователей, которые прежде вели дело лодки «U-530». По словам Шеффера, следователи задали ему три вопроса:

Где находилась «U-977» во время потопления бразильского судна «Бабиа»? (Шеффер подозревался в нарушении условий перемирия).

Почему не сразу сдался на милость победителей?

Не было ли у них на борту крупных политических фигур, в частности, Адольфа Гитлера и Мартина Бормана?

На первые два вопроса Шеффер ответил отрицательно, а на третий отвечать отказался. Такие же вопросы были заданы капитану подводной лодки «U-530» Отто Вехрмутту. Разочарованные молчанием обоих допрашиваемых, американцы отправили их в фильтрационный лагерь, расположенный в Вашингтоне, а экипажи отпустили на свободу.

Последний вопрос был, безусловно, вызван тем, что тела Гитлера и Бормана не были обнаружены, а версия о самоубийстве Гитлера вызывала все большее недоверие. Американцы надеялись, что капитаны, занимающие довольно высокое положение в армии, сумеют пролить свет на эти вопросы. Их показания так и не были преданы гласности, что может свидетельствовать либо об отсутствии интересных фактов, либо, напротив, об их взрывоопасности.

Что, если Гитлер, Борман, Каммлер и другие высокопоставленные деятели были вывезены за границу на борту одной или нескольких подводных лодок? Ведь у них имелась возможность тщательно подготовить побег и пустить следствие по ложному следу. Надо заметить, что в версии о самоубийстве Гитлера до сих пор остается масса неясных обстоятельств. Как объяснить, например, явные расхождения в показаниях ключевых свидетелей или тот факт, что официальное опознание тела Гитлера с

привлечением независимых экспертов так и не было проведено. Таким образом, изложенная выше гипотеза, быть может, не так уж нелепа.

Считаю ли я, что высшим чинам рейха удалось уйти от ареста и скрыться в Новом Берлине? И да, и нет. Я почти уверен, что им был устроен побег. Мне представляется, что подводные лодки «U-530» и «U-977», получив задание отправиться на «Базу 211», приняли на борт очень важных пассажиров — среди них не было только Каммлера. Хотя война стремительно двигалась к концу, тем не менее они вполне могли добраться до южной части Атлантики, где нес боевое дежурство грузовой танкер, а затем продолжить рейс в Антарктику. На «Базе 211» лидеры Третьего рейха встретили Каммлера, который прибыл сюда незадолго до них вместе с группой инженеров. Затем, после разгрузки, лодки взяли курс на Аргентину, где таинственных пассажиров уже дожидались их сторонники и соотечественники.

Тайно высадив пассажиров, подводные лодки зашли в ближайший порт, ожидая найти там доброжелательный прием. Члены экипажа рассчитывали осесть в Латинской Америке, где имеется большая немецкая колония. Интересно, кстати, что после освобождения оба капитана подводных лодок перебрались на постоянное место жительства в Аргентину. Может, это не простое совпадение? Что, если Гитлер все-таки не покончил с собой в Берлине?

Ведь может статься, что к истине ближе всего самый невероятный сценарий.

Еще одна загадочная история связана с подлодкой «U-234», которую мы уже упоминали в этой главе. Сначала это был постановщик мин, затем в 1944 году лодку переоборудовали в грузовой транспорт. 25 марта 1945 года «U-234» вышла в море под командованием капитана Иоганна Фелера и взяла курс на Токио. На борту у нее были медикаменты, стекло для изготовления оптических прицелов, реактивные противотанковые гранатометы и даже реактивный истребитель «Мe-262» (японцы приобрели на него лицензию).

Но наибольший интерес представляли пятьдесят пять свинцовых кубов, поштучно упакованных в оберточную бумагу, которые лежали в переднем отсеке для мин. Долгие годы они вызывали горячие споры. Одни исследователи считали, что в них были спрятаны компоненты лазерного оружия, другие — «летающие диски» или украденные произведения искусства. Но действительность могла оказаться значительно опаснее. Американская миссия в Германии установила, что немецкая атомная программа находилась в самой начальной стадии.

Однако специалисты не приняли во внимание тот факт, что на борту подводной лодки «U-234» в свинцовых кубах лежало 550 килограммов обогащенного урана, из которого мог быть выделен плутоний, необходимый для создания ядерной бомбы. Бесценный груз сопровождали два японских офицера: капитан Хидео Томонага и полковник императорских ВВС Гензо Сози. Среди пассажиров были

эксперт по «ФАУ-1» лейтенант люфтваффе Эрих Менцел и капитан военно-морских сил Герхард Фальк, который должен был помочь японцам скопировать последние образцы подводных лодок серии XXI.

С самого начала рейс преследовали неудачи: возле Скандинавии «U-234» столкнулась с подводной лодкой «U-1301». После ремонта 16 апреля Фелер получил личный приказ Деница продолжить плавание — это было всего за несколько недель до окончания войны. А 6 мая команда получила сообщение о капитуляции Германии и о разрыве дипломатических отношений между Японией и странами Оси. Поэтому Фелер принял естественное решение изменить маршрут: вместо Токио он решил пересечь Атлантику и сдаться американцам — по его мнению, этот вариант был более предпочтителен, чем вернуться в родной Киль и попасть в руки советских войск.

Два дня спустя пришли еще два сообщения. Первое предлагало на выбор два варианта: либо продолжать выполнять боевое задание, либо сдаться союзникам. Второе запрещало передавать по радио шифровки. К этому времени Фелер уже избрал для себя наиболее безопасный путь. Он приказал японским офицерам оставаться в каюте, предварительно конфисковав у них ритуальные мечи. Ближайший порт находился в Галифаксе (Новая Шотландия), однако Фелер повернул на юг, взяв направление на американский, а не канадский порт. Правда, когда до берега оставались уже считанные мили, команда обратила

внимание на то, что в каюте японцев царит мертвая тишина. Когда дверь была вскрыта, оказалось, что оба офицера покончили с собой, приняв смертельную дозу снотворного. Не успели их тела выбросить за борт, как к ним приблизилось прежде следовавшее за лодкой на определенной дистанции американское лоцманское судно, чтобы показать им путь в Портсмут, штат Нью-Гэмпшир.

По прибытии в Портсмут подводная лодка была подвергнута тщательному обыску. Свинцовые кубы были аккуратно сгружены на берег, поскольку их содержимое не представляло опасности: уран был обогащен всего лишь примерно на 0,7%. Автор считает, что он предназначался для программы «ФАУ-4» и был вывезен из комплекса в Нордхаузене.

Важно знать, что ракета «ФАУ-4» — это оружие, которое поражало радиацией значительные территории, создавая угрозу для жизни населения. Для этих целей слабообогащенный уран был идеальным средством. Япония рассчитывала использовать его для нанесения удара по крупным скоплениям войск противников.

Некоторые эксперты полагают, что американцы, обогатив этот уран, использовали его при создании двух атомных бомб, которые были сброшены на Японию. Однако эта гипотеза вызывает мало доверия, поскольку к описываемому моменту работы над созданием атомных бомб были уже практически завершены. Возможно, эта опасная находка в какой-то степени повлияла на решение президента Трумэна

применить новое оружие против Японии. Дело было не только в многочисленных потерях, которыми могла бы обернуться высадка десанта. Даже малая толика вероятности того, что Япония имеет ядерное оружие, развязывала американцам руки. Они были готовы уничтожить потенциальные ядерные объекты любой ценой. 6 августа 1945 года атомная бомба была сброшена на Нагасаки, несколько дней спустя — на Хиросиму; следующим мог оказаться Токио.

История трех подводных лодок свидетельствует о решимости экипажей до конца исполнить свой долг. Вообще, процент смертности среди подводников был чрезвычайно высок, к концу войны подводный флот потерял около 60% своего состава. Были среди подводников свои асы, которых почитали как национальных героев. До самого последнего дня Карл Дениц гордился подводной флотилией, и, возможно, не без причины. Если база в Антарктике действительно существовала, то командующий подводным флотом не мог об этом не знать.

Однако закончился 1945 год. Команда фон Брауна уже готовилась к испытанию ракеты «ФАУ-2» в американской пустыне, немецкие конструкторы проектировали новейший реактивный самолет для СССР. А британцы тем временем сооружали секретный научно-исследовательский комплекс в Канаде, надеясь к концу 1946 года создать первые прототипы «летающих дисков» на базе доставшихся им чертежей. В том же 1946 году, вероятно, было произведено первое испытание англо-канадского «Хаунебу».

Что касается СС, она тоже не дремала. Известно, что уже после войны функционировали организации «Одесса» и «Спайдер». Каммлер наверняка понимал, что дальнейшее развитие проекта «летающих дисков» сулит неплохие экономические перспективы. Возможно, переведя программу на «Базу 211», он рассчитывал обеспечить себе и своему окружению благополучное и достойное (как он это понимал) будущее.

Перевозка на базу самого Каммлера была ключевым пунктом программы, осуществленной элитным подразделением СС. Возможно, у инженеров, которые трудились на «Базе 211», были те же мотивы, что и у их коллег в Канаде. И первые, и вторые находились в полной изоляции, практически отрезанные от внешнего мира, вдалеке от родины. В отличие от специалистов, работающих в Британской Колумбии, работники базы прежде всего были убежденными нацистами — не стоит забывать, что кадровым подбором ванималась СС.

С капитуляцией Японии, казалось бы, был уничтожен последний очаг сопротивления, однако до президента Трумэна внезапно стали доходить слухи о немецкой антарктической базе — одним из источников информации были следователи, ведущие дела немецких подводников. Сверх того, над Европой опять сгустились тучи — на этот раз «холодной войны». Так что американцы тщательно укрепляли вооруженные силы.

Огромные антарктические просторы не пред-

ставляли для США большой стратегической ценности, хотя они обладали огромными запасами полезных ископаемых и, кроме того, могли бы служить плацдармом для запуска ядерных ракет с дальним радиусом действия. Америка в это время всячески стремилась расширить сферу влияния, установив свой контроль над максимальным количеством территорий, то есть проводила ту же политику, что и гитлеровская Германия.

Информация о потенциальной угрозе национальной безопасности со стороны горстки нацистов, окопавшихся в Антарктике, была для нее настоящим шоком. Появление «летающего диска» было бы равносильно национальной катастрофе, поскольку сама Америка не имела ничего равнозначного — даже на стадии проектирования. Аппараты, которые по летным характеристикам оставляли далеко позади самые последние американские самолеты, могли бы терроризировать целые города.

Таким образом, было принято решение убить сразу двух зайцев. Во-первых, избавиться от потенциальной угрозы, а во-вторых, установить контроль над территорией. Для этих целей была разработана операция под кодовым названием «Прыжок в высоту».

Такое развитие событий повергло британские верхи в ужас. Не зная реальных причин операции, они сочли ее началом экспансии. Трудно сказать, были ли у них иные догадки на этот счет. Из секретных рапортов и отчетов министерства иностранных дел известует только то, что английские власти

были крайне напуганы американскими геополитическими притязаниями.

Примерно в это же время Американское геологическое общество отправило в Антарктику экспедицию, в задачу которой входило исследование местности и составление карты материка. Планировал экспедицию командующий американскими Военно-морскими силами Фин Ронн. В экспедиции Ронна приняли участие двадцать ученых; их точную специализацию установить не удалось, хотя некоторые источники утверждают, что она была связана с поиском урановых месторождений.

Согласно официальному заявлению для прессы, у операции «Прыжок в высоту» было две цели: во-первых, отыскать залежи урана и, во-вторых, испытать в условиях вечной мерзлоты новое оборудование и баллистические ракеты. Первоначально учения предполагалось проводить в арктических районах, но, дабы не дразнить СССР, они были перенесены в Антарктику.

Разумеется, это была далеко не вся правда. Каждый раз проводя фоторазведку, самолет сбрасывал на землю американский флаг, таким образом устанавливая принадлежность территории — при этом полеты проходили почти вдоль всей береговой полосы. Иначе говоря, Государственный департамент США занимался переделом территорий под предлогом военных учений. Разумеется, на брифингах для прессы об этом не было сказано ни слова, равно как и о штурме «Базы 211». Возможно, кому-то мои заме-

чания покажутся параноидальным бредом, но, как я уже предупреждал, порой реальность причудливее любых фантазий.

Руководителем американской экспедиции был назначен контр-адмирал Ричард И. Берд, исследователь, покрывший себя славой еще задолго до войны. В частности, он стал первым человеком, пролетевшим над Северным полюсом. Он также был консультантом первой германской экспедиции 1938 года. Во время войны Берд участвовал в нескольких секретных американских операциях и намеренно избегал публичности, дабы не привлекать к своей фигуре внимания. Операция «Прыжок в высоту» была его возвращением к активной деятельности, его опыт и знания здесь были просто необходимы.

Ричард И. Берд был назначен консультантом по полярному региону, а саму операцию возглавил капитан Ричард Крузен. Работы по ее планированию продолжались почти весь 1946 год. Наконец, 2 декабря 1946 года из Норфолка, штат Виргиния, отчалила флотилия, состоявшая из подводной лодки, двух гидросамолетов, авианосца, девяти ледоколов, танкеров и эсминцев. Их сопровождали шесть вертолетов конструкции Сикорского и шесть самолетов, а из Аляски захватили собачью упряжку. У экспедиции был запас провианта примерно на полтора года, на случай если она окажется затерпой льдами. В общей сложности в ней участвовали более четырех тысяч солдат, что делало похожей эту экспедицию на военную операцию, чем, по сути, она и являлась.

Здесь опять следует подразделить историю на официальную и неофициальную. По отчетам, экспедиция исследовала более 1,3 миллиона квадратных километров территории и на этой основе составила карту. Берд совершил перелет над так называемой Точкой Недоступности, удалившись в глубь материка на расстояние более 1600 километров, и несколько раз пересек Южный полюс. Однако из-за ухудшения погоды работа была свернута, и экспедиция вернулась в США.

Но возможен и иной ход событий. Совершенно разные источники, начиная от мифического памфлета, изданного в Германии в 70-е годы неонацистской группой под названием «Бризант», которая попала в зону нашего внимания благодаря британскому писателю Харбинсону, и кончая сочинением Веско, намекают на то, что американский контингент под командованием Берда высадился вблизи Новой Швабии, где был атакован «легающими дисками» типа «Хаунебу», которые разрезали самолетную обшивку как нож масло (по всей видимости, на них стояло оружие типа «лучей смерти» Теслы). Американцы в первый же день потеряли множество людей и несколько самолетов и вынуждены были отступить, а три недели спустя вернулись домой. В одном из своих интервью Берд якобы сказал:

— Соединенные Штаты подверглись нападению со стороны вражеских истребителей, дислоцированных в полярных регионах. Таким образом, в случае начала новой войны против Соединенных Шта-

тов могут быть использованы летающие аппараты, способные перемещаться между двумя полюсами на невероятной скорости.

Точно неизвестно, действительно ли Берд произнес эти слова. Некоторые источники утверждают, что адмирал до конца своих дней находился на секретном положении (он умер в 1957 году) и все детали операции унес с собой в могилу. Каким образом власти заставили молчать военнослужащих и репортеров, нам неизвестно; вероятно, те дали подписку о неразглашении тайны.

Что же в действительности представляла собой «База 211»? Истории о «летающих дисках», сеющих панику в рядах американских солдат, звучат чересчур уж фантастично. При этом я вполне допускаю, что немецкая база в Антарктике действительно существовала. Как я уже неоднократно повторял, у нас нет никаких причин подвергать этот факт сомнению, поскольку в этом нет ничего неправдоподобного. Я даже готов поверить, что Каммлер перевез на базу чертежи летательных аппаратов типа «Хаунебу» и что местные инженеры попытались воссоздать эти машины. Однако построить целую эскадрилью дисков — это было за гранью их возможностей.

Прекрасной иллюстрацией потенциала немецкой промышленности военного периода служит создание за три месяца «Народного истребителя» «Volksjäger». Будь у разработчиков в запасе чуть больше времени и более свободный доступ к горючему, возможно, их аппарат если бы и не изменил ход

войны, то, во всяком случае, значительно уменьшил потери в живой силе и в какой-то степени развязал руки командованию. Однако этот самолет был построен в рекордно короткие сроки только потому, что в проекте участвовали по меньшей мере десяток компаний в разных точках рейха.

Работникам «Базы 211» такие подвиги были не по плечу. Некоторые источники уверяют, что в Антарктиде постоянно проживали несколько сотен тысяч человек, но, по-моему, эта цифра абсолютно нереальна. Отнимите от нее администрацию, медицинский персонал, охрану, строителей и технический персонал, и у вас получится, что конструированием «летающего диска» «Хаунебу» занимались примерно семьдесят тысяч человек! Десятки тысяч человек среди вечной мерзлоты проектируют и собирают самые совершенные летательные машины в мире! Нет, лично я в это никогда не поверю.

Прежде всего, это сложнейшие аппараты, которые далеко не так просто воспроизвести по чертежам. Плюс ко всему на них требовалось установить двигатель так, чтобы тот работал без перебоев. С подобной задачей, возможно, могла справиться группа конструкторов в Канаде, поскольку имела регулярное снабжение и связь с внешним миром. Быть может, на «Базе 211» удалось собрать один такой аппарат, но ведь речь шла о серийном производстве. Даже вообразить себе трудно, сколько для этого было необходимо сырья, не говоря уже о горючем.

Кроме того, «База 211» мало подходила на роль

последнего оплота сопротивления. Когда военная ситуация в Германии стала ухудшаться, на базу не раз наведывались представители СС — они рассматривали ее как один из возможных вариантов убежища для правительства в изгнании (другой вариант был Южная Америка). Сюда планировалось эвакуировать представителей нацистской верхушки и членов СС, которых в ином случае ожидали арест и Нюрнбергский трибунал.

Возьму на себя смелость выдвинуть собственную версию событий, которая отчасти примиряет мифы и спекуляции на эту тему.

Допустим, в 1938 году немецкая экспедиция, посланная к Южному полюсу, выбрала подходящее место для строительства Новой Швабии. Затем началась тайная операция по переброске людей и материалов, которые перевозились на подводных лодках и грузовых судах. На этой стадии «База 211» представляла собой очередной секретный объект; возможно, тайные службы собирались ее использовать как координационный центр для управления операциями в Южной Америке, Южной Африке и, быть может, Австралии и Новой Зеландии.

Помимо этого, база могла служить перевалочным пунктом для немецких подводных лодок и кораблей, маршруты которых пролегали в этом районе. Здесь вполне можно было соорудить деревянные постройки для размещения подводников — при этом большая часть коммуникаций, как уже говорилось, располагалась под землей. Что касается под-

земного туннеля, то его существование мне представляется сомнительным, поскольку на современных топографических картах, составленных на основании спутниковых снимков, он наверняка был бы виден.

Прибыв на базу с небольшой группой инженеров и квалифицированных рабочих из Нордхаузена, Каммлер вскоре убедился, что, прежде чем думать о «Хаунебу», им предстоит решить массу других задач. Материалов, присланных из Южной Африки при посредничестве организации «Одесса», могло хватить на один или два летательных аппарата, но никак не больше. Предположим, в 1946 году конструкторам — в это время число их увеличилось до восьмидесяти или ста — все-таки удалось соорудить первый прототип. Но подумайте, ведь для того чтобы осуществить этот проект, им пришлось бы работать на износ, на лютом морозе, причем, скорее всего, безрезульятатно. Вполне могу допустить, что снабжение из Аргентины было поставлено не так уж плохо, однако, повторяю, на базе не было условий для такой сложнейшей работы.

На мой взгляд, когда в январе или феврале 1947 года в Антарктике высадился американский десант для проведения операции «Прыжок в высоту», «Хаунебу» не были созданы. Колонисты могли выставить против атакующих самое обычное вооружение, может, даже воспользоваться экспериментальным образцом «Хаунебу», однако долго противостоять численно превосходящим силам противника они не

могли и потерпели поражение. Именно по этой причине экспедиция Берда смогла вернуться домой раньше времени, захватив в качестве трофея «Хаунебу» или его чертежи. Американцам не нужна была готовая модель, они вполне могли довольствоваться чертежами и отдельными узлами, поскольку имели в своем распоряжении таких специалистов, как Мите.

Меж тем британские и канадские инженеры, которые начали работу над программой задолго до окончания войны с Японией, судя по всему, в 1946 году уже создали первый прототип «Хаунебу». В 1947 году они уже начали подумывать о серийном производстве, пускай и ограниченном.

В октябре 1938 года по радио прозвучала печально знаменитая радиопостановка Орсона Уэллса по мотивам романа Герберта Уэллса «Война миров», которая спровоцировала в США самую настоящую панику: несколько человек, услышав «новость», покончили с собой, другие, вооружившись двустволками, приготовились к обороны. Паника не прекратилась, несмотря на неоднократные напоминания, что это радиотрансляция, и такая реакция не на шутку взволновала власти. Казалось, американцы готовы поверить во что угодно, и это их качество могло оказаться в будущем весьма полезным.

После окончания Второй мировой войны в Америке наступила эпоха экономического расцвета и благополучия. Простой человек на улице не слишком верил в советскую угрозу, не говоря уже о том, что Америка тогда была единственной ядерной дер-

жавой. Официальные отчеты об антарктической экспедиции, которые стали появляться в прессе зимой 1947 года, были умышленной дезинфекцией, свидетельствующей о том, что печать вполне овладела искусством смешивать правду и ложь.

24 июня летчик-испытатель Кэннэт Арнольд, пролетая в районе вулкана Рейнир, штат Вашингтон, заметил в небе странную группу из девяти или десяти серебристых объектов, летящих ему навстречу. Арнольд имел за плечами огромный летный опыт, но, по его собственному признанию, впервые видел нечто подобное. Когда объекты поравнялись с его самолетом, он сумел рассмотреть их более внимательно. По описанию Арнольда, они напоминали два сложенных блюдца. Именно после его рассказа, напечатанного в местной газете, выражение «летающее блюдце» прочно вошло в лексикон.

В июне «летающие тарелки» появлялись неоднократно, тем не менее власти проявили к происшествию мало интереса, поскольку, по их словам, аппараты не представляли угрозы для национальной безопасности — заявление весьма оригинальное, поскольку объекты, летающие над американской территорией без разрешения, не могут не нести угрозы.

Но на самом деле этот случай не оставил их равнодушными. Однако, когда поток свидетельств иссяк, и количество вопросов существенно превысило число разъяснений, отрицать существование этого загадочного явления стало бессмысленным. Тогда кто-то из высших чинов, видимо, и вспомнил о ра-

диопередаче Уэллса и о произведенном ею эффекте. Поскольку американское население было не способно трезво воспринимать даже выдуманную «правду», он решил, что самая лучшая тактика в отношении НЛО — это замалчивание. Кто бы ни стоял за «летающими тарелками» — марсиане, русские или нацисты, — населению лучше об этом не сообщать, дабы не провоцировать беспорядки.

И уже в скором времени ЦРУ приступило к засекречиванию любой информации, прямо или косвенно связанной с «летающими тарелками». При зашифровке данных был использован немецкий опыт. Была придумана официальная версия, которая должна была служить дымовой завесой, призванной отвлечь внимание общественности от реальных событий. Так началась эпоха замалчивания, которая длится и по сегодняшний день.

Вскоре возле городка Розуэлл в штате Нью-Мексико произошло событие, которое стало легендарным. Неподалеку от Розуэлла располагалась авиабаза, на которой дислоцировался 509-й авиаполк, бывший в то время единственным в мире подразделением бомбардировщиков, имевших на вооружении атомные бомбы. В самом начале месяца на базе стали происходить странные явления: три ночи подряд на экранах местных радаров появлялась загадочная светящаяся точка, которая двигалась со скоростью, значительно превышающей скорость любого известного самолета. Проверка оборудования показала, что оно находится в полной исправности, к

тому же радары, стоявшие на соседней авиабазе в Уайт-Сэнд, также зафиксировали аномалию. На базу была вызвана группа из армейской контрразведки, которая прибыла в город 4 июля. В этот же вечер светящаяся точка, летящая по экрану с неимоверной скоростью, внезапно мигнула и в ту же секунду исчезла — факт, который подтверждают все диспетчеры.

Группа контрразведчиков немедленно отправилась на розыски остатков летательного аппарата, который, как они рассудили, упал где-то в окрестностях. По их предположениям, это был советский самолет-разведчик неизвестной марки, который должен был сфотографировать американские сверхсекретные объекты.

Однако это были не единственные свидетели катастрофы. К местному шерифу обратилась группа приезжих археологов. По их словам, они увидели в небе яркую вспышку, и какой-то объект стремительно пронесся вниз. Шериф Джордж Уилкокс немедленно вызвал на помощь отряд пожарных, которые ранним утром 5 июля прибыли на место катастрофы, расположенное примерно в 60 километрах северо-западнее Розуэлла. Однако первой сюда явилась группа контрразведки, которая немедленно оцепила район, расставив по периметру часовых. Они не пропустили ни шерифа, ни пожарных, ни Уильяма Брейзела, фермера, возле которого упала «летающая тарелка». Место катастрофы освещали мощные прожекторы, и несколько очевидцев заметили странные обломки из материала, похожего на металлическую фольгу.

Майор Джесс Марсел, служивший на базе охранником, даже хвастался, что спрятал у себя несколько обломков, правда, позднее они были у него конфискованы. Кроме того, были найдены кусочки прочнейшего «дерева», испещренные загадочными письменами. Обломки были удивительно прочными и гибкими. Позднее репортеры выдвинули гипотезу, что это были остатки груза, лежавшего в летательном аппарате, тогда как сам аппарат следует искать высоко в горах — в нескольких десятках миль от Розуэлла. Говорят, в этом районе представители контрразведки появились еще до того, как о розуэлльском инциденте было объявлено публично. По словам некоторых местных жителей, контрразведка обнаружила практически неповрежденный летательный аппарат, похожий на приплюснутый треугольник. По своим очертаниям он напоминал скорее дискоlet конструкции Мите, чем «летающую тарелку», опи-санную Арнольдом. Возле аппарата лежали пять «необычных» тел, одетых в серые комбинезоны, — с большими головами и огромными миндалевидными глазами.

Но насколько достоверна эта версия?

Зачем пришельцам из Космоса было приземляться в Розуэлле? Сверхсекретная авиабаза, рядом с которой притулился захолустный городок, являлась далеко не лучшим местом для установления контакта между цивилизациями. То же самое можно сказать и по поводу ранча Брейзеля. Кстати, каковы были цели визита? На этот счет выдвигались самые

разные гипотезы — от простого желания заявить о своем существовании до подготовки вторжения из Космоса, — однако ни одна из них не выдерживает критики.

По мнению их сторонников, в Розуэлле потерпела крушение «летающая тарелка» с космическими туристами — посланниками внеземной цивилизации, которые периодически посещали нашу Землю. Когда-то эта цивилизация создала людей из обезьян при помощи генной инженерии. Они также являлись, чтобы предупредить об угрозе вторжения из Космоса, грядущих атомных войнах, исчезновении Луны и так далее. В последние годы распространение получили рассказы о «похищениях» людей и уничтожении скота с помощью неизвестных видов оружия, появились также секты, говорящие о скором конце света, которые обещали спасение тем, кто, покончив с собой, воссоединится со своими небесными братьями.

В этих историях об инопланетянах полностью отсутствуют логика и здравый смысл. Однако мы забываем об англо-канадской базе в Британской Колумбии.

Если взглянуть на карту западной части Северной Америки, то можно увидеть, что Британская Колумбия находится совсем неподалеку от вулкана Рейнир и Каскадных гор, над которыми Арнольд видел «летающие тарелки». Иначе говоря, это вполне могли быть «Хаунебу». Не стоит забывать, что канадский комплекс функционировал уже почти два года.

За это время конструкторы могли изготовить некоторое количество дисколетов и продемонстрировать их американской администрации, дабы показать, что та повела себя весьма неразумно, выказав к своим союзникам весьма пренебрежительное отношение и отказавшись передать им технологию изготовления атомного оружия (а также другие секреты).

Британские секретные службы наверняка знали о месте дислокации 509-го авиаполка. Почему бы им было не припугнуть американцев, изобразив дело так, что за полетом «Хаунебу» скрываются некие таинственные силы? К несчастью, на четвертый день операции один из летательных аппаратов потерпел аварию в районе ранчо Брейзела, и с прибытием на место происшествия американских спецслужб их замысел оказался разоблаченным. Осознание того, что Британия и Канада обладают самыми передовыми в мире авиационными технологиями, привело американцев в бешенство.

Однако публично признаться в этом они не могли, не желая выслушивать обвинения в некомпетентности. Они поступили совершенно иначе, решив воспользоваться информационным прикрытием, разработанным ЦРУ. Все следы, указывающие на канадское происхождение летательного аппарата, были уничтожены. Тела летчиков были увезены, а на их место подложены манекены, походящие на «гуманоидов».

После розуэлльского инцидента сложился миф о посещении Земли пришельцами из Космоса, кото-

рый со временем обрастал все новыми подробностями. Именно эту цель и преследовали спецслужбы. До тех пор пока американцы были готовы верить в фантастические рассказы об инопланетянах, власти могли спокойно проводить свою линию, не боясь привлечь к себе внимание общественности. Тем более что отныне Америка помимо антарктических трофеев располагала англо-канадским летательным аппаратом.

Тот факт, что вскоре после этого эпизода Великобритании был передан секрет атомного оружия, наводит на мысль об откупе — США были кровно заинтересованы в том, чтобы поскорее замять историю о полетах «летающих дисков» над их территориями. Что же касается Великобритании и Канады, то после утечки информации им не было смысла продолжать свою программу.

А теперь опять вернемся к «Базе 211». По моему мнению, она была оставлена после операции «Прыжок в высоту». После войны Германия отказалась от территориальных притязаний в Антарктике, поскольку на содержание базы у нее не было ни сил, ни средств. Что же до неонацистских организаций, то с потерей технической документации интерес к «летающим дискам» у них угас, и они, сосредоточившись на коммерческой деятельности, отказались от воинственных поз. По-прежнему неясно, как сложилась судьба Каммлера: удалось ли ему вернуться в Западную Германию или он погиб на базе в 1945 году во время штурма.

Глава 8

Оружие — враг даже собственному хозяину.

Турецкая поговорка

Географически мы (Америка и Канада) являемся соседями. История сделала нас друзьями. Экономика — партнерами. Необходимость — союзниками. Те, кого соединила сама природа, не должны держаться порознь.

Джон Кеннеди

*Обращение к канадскому парламенту
Оттава, 17 мая 1961 года*

В результате операции «Прыжок в высоту» был уничтожен последний гитлеровский оплот в Аргентине. Америке в качестве трофея досталась ценнейшая документация, позволяющая построить «летающие диски». Как мне кажется, американцы считали себя единственными обладателями этой технологии, что, возможно, стало одной из причин, побудивших Великобританию и Канаду начать собственные разработки. Полет над Каскадными горами был запланирован, авария в Розуэлле — естественно, нет. Когда американцы обнаружили, что за штурвалом «летающих дисков» сидели отнюдь не пришельцы, а обычные летчики, говорившие с канадским или британским акцентом, они предложили последним ор-

ганизовать совместную американо-канадо-британскую группу и продолжать работу сообща. По настоящию британцев, группа была создана на паритетных условиях, то есть стороны имели равные права при решении финансовых, технических, административных и прочих вопросов.

Правда, в этот момент у Америки не было иного выхода. Что она могла еще предпринять? Пригрозить Великобритании и Канаде? Чем именно? В связи с «холодной войной» у Трумэна были связаны руки, прежде всего, он боялся нарушить сложившийся статус-кво и вызвать неадекватную реакцию со стороны СССР. Именно в этой накаленной атмосфере на свет появилась англо-американо-канадская Трехсторонняя группа (ТГ).

Позднее между участниками Группы были налажены и другие контакты. Например, в 1947 году Америка, Великобритания, а также большинство стран Британского содружества подписали межправительственное соглашение об обмене разведывательными данными.

После 1948 года сообщения о появлении «летающих дисков» стали появляться регулярно. Газеты заполонили сенсационные репортажи, едва ли не каждый месяц выходила книга, сулившая раскрыть тайны НЛО. Не остался в стороне и Голливуд. Большинство фильмов, снятых об НЛО, можно свести более или менее к одному сюжету: серебристые «летающие тарелки» приземляются на лужайку перед Белым домом, и добродушные инопланетяне (с ярко

выраженной арийской внешностью) заявляют о необходимости всеобщего разоружения и уничтожения ядерного арсенала.

Все попытки произвести серьезное расследование феномена НЛО неизменно терпели провал, сталкиваясь с абсолютным непониманием публики, для которой истории о «маленьких зеленых человечках» стали уже привычной частью жизни. Такое отношение к НЛО в первую очередь сформировали фильмы 50-х годов. Впрочем, именно это и было целью ЦРУ. Проще развлекать общественность сказками, чем привлекать ее внимание к реальным событиям.

В этот период Америка переживала настоящую паранойю. Это был период маккартизма с его постоянными судебными процессами и разбирательствами и гонениями на тех, кто так или иначе был связан с коммунистами. В это время в газетах появилась версия о советском происхождении «летающих тарелок», которая вызвала следующую реакцию со стороны властей: 27 апреля 1949 года министерство обороны США опубликовало коммюнике с опровержением. В частности, в нем говорилось следующее:

«Мы рассмотрели версию о предположительном советском следе и хотим в связи с этим заявить, что скорость замеченных летающих объектов во много раз превосходит скорость, которую способны развить самые современные летательные аппараты, если только в последнее время наука не сделала фундаментальные открытия, перевернувшие все наши представления о физике и аэродинамике».

Это заявление отчасти дает ответ на наш вопрос. На типичном для армейского начальства суконном языке нам дается понять, что военные знают больше, чем хотят сказать. Оправдание слухов о советском происхождении самолетов — прекрасное средство отвлечь внимание общественности от реальной проблемы. Зачем наводить людей на мысль о земной угрозе, когда все можно свалить на инопланетян? Довод выглядит еще более убедительным, если принять во внимание постоянно растущее число «личных контактов» с инопланетянами, о которых сообщали военные и гражданские пилоты. Один из наиболее нашумевших случаев, произошедших в 1948 году, также не получил удовлетворительного объяснения.

Капитан Томас Мантелл имел репутацию опытного летчика и вполне уравновешенного человека, не склонного действовать под влиянием эмоций. 7 января 1948 года он совершил тренировочный полет на самолете «P-51», когда в небе внезапно появился НЛО. Несмотря на перебои в радиосвязи, сохранились записи переговоров пилота с диспетчерами, из которых становится ясно, что он, заинтригованный, стал преследовать неизвестный объект. Предположительно Мантелл выпустил по НЛО пулеметную очередь — тот изменил курс и понесся ему навстречу. Мантелл успел сообщить, что видит объект гигантского размера. На этом связь оборвалась, и его самолет, потеряв управление, рухнул на землю. По неизвестным причинам Мантелл не смог катапультироваться и погиб во время аварии.

Официальная версия, согласно которой Мантелл принял за «летающую тарелку» Венеру, звучит настолько нелепо, что даже не стоит ее рассматривать. Некоторые эксперты, однако, считают, что после того как Мантелл открыл огонь, его самолет был атакован НЛО. Неудивительно, что после этого происшествия летчики ВВС получили инструкции на случай встречи с НЛО. Им предписывалось попытаться перехватить неизвестный объект, но огонь разрешалось открывать лишь тогда, когда тот демонстрировал неприкрытую агрессивность. Иначе говоря, за НЛО дозволялось следить, но только на расстоянии. Обратите внимание, что командование ВВС не только воспринимало НЛО совершенно всерьез, но и сочиняло соответствующие инструкции для пилотов. Иначе говоря, Вашингтон более не считал, что это оптический обман.

Я лично не верю в маленьких зеленых человечков и считаю, что Мантелл нечаянно увидел один из дисков, сконструированный ТГ. Учитывая, что проект был строжайшим образом засекречен, офицеры среднего звена, не говоря уже об обычных пилотах, были просто не в курсе происходящего и считали, как и все прочие, что диски имеют внеземное происхождение. Стреляли они первыми, поскольку воспринимали само их появление как скрытую агрессию. Помимо всего прочего, летчики тоже слушали радио и читали газеты, и кто возьмет на себя смелость утверждать, что они действовали неправильно? С другой стороны, преследующий Мантелла

диск не мог допустить повторения розуэлльского инцидента и тоже действовал сообразно инструкции, которая требовала незамедлительно ликвидировать угрозу — и, по возможности, без лишнего шума. Мантелл и его самолет оказались вовлечены в опасную игру и были принесены в жертву ради «всего общего блага». К сожалению, эта смерть была не единственной.

Первым «официальным» сообщением о встрече с НЛО принято считать донесение Кеннета Арнольда о замеченных им в районе Каскадных гор девяти круглых серебристых объектах. Однако это лишь вершина айсберга, первое публичное знакомство с явлением, ставшим толчком к созданию ТГ и выработке новой военной доктрины.

В случае начала Третьей мировой войны для запуска «летающих дисков» предполагалось использовать территории Аляски, Канады и Антарктики. Диски не нуждались в аэродромах, для взлета им было достаточно обычной лесной опушки, а для хранения — небольшого замаскированного ангаря. После появления первого поколения межконтинентальных баллистических ракет было принято решение о консервации дисков на военных базах, расположенных в пустынных районах. Считалось, что они могут быть использованы как оружие возмездия в случае нанесения стране ядерного удара.

Работы над проектом были ускорены. При этом полным ходом шли разработки новых моделей традиционных самолетов, самым лучшим из которых

был признан самолет-шпион «U-2». Конструкторы этого самолета вполне могли позаимствовать некоторые технологии, уже испытанные на «летающих дисках». Разумеется, никакой самолет по своему потенциальному мог утнаться за «летающими дисками», из которых могли бы получиться непревзойденные разведчики, способные без видимых усилий развивать гигантские скорости и делать головокружительные виражи.

А что, если им доводилось выполнять разведывательные миссии? Быть может, именно так объясняется частое появление НЛО в странах Восточной Европы и Латинской Америки в 50-е годы? Сам собой возникает вопрос: зачем тогда строить дорогостоящие самолеты типа «U-2», раз есть столь заманчивая альтернатива? Позднее мы с вами увидим, что конструирование некоторых типов самолетов было своего рода прикрытием для высокотехнологичных проектов, это была неотъемлемая часть общей стратегии.

У разработчиков «летающих дисков» были опасения по поводу того, что в Советской России существуют аналогичные программы. Общеизвестно, что в этот период СССР переживал научно-технический подъем. Была создана атомная бомба, запущен первый спутник, готовилась отправка первого человека в Космос. Эти успехи наводили на Запад, а особенно США, панический ужас. Впрочем, не стоит забывать, что своими достижениями советские ученые — равно как и их западные коллеги — не в последнюю

очередь обязаны немецким разработчикам передовых технологий. Однако у нас нет никаких доказательств существования в СССР проектов, подобных «Хаунебу» или «Фу-файтеру». Как только разведывательные данные получили этому подтверждение, деятельность ТГ приняла несколько иной характер.

Таким образом, удостоверившись, что противник в этом смысле не представляет опасности, ТГ занялась совершенствованием имеющихся аппаратов. В конце 50-х регулярно сообщалось о появлениях НЛО, были обнародованы даже первые фотографии, на которых можно разглядеть отдельные детали летающих объектов, прежде известные лишь из устных рассказов очевидцев. Среди фотографий было немало подделок, но встречались и подлинные снимки. На основании их появилась классификация НЛО.

А сейчас давайте вернемся к первым моделям дисколетов, созданных в 1947 году на «Базе 211». На более поздних прототипах Мите собирался сделать обшивку из «аэрогубки», однако из-за острой нехватки времени и материалов так и не сумел осуществить этот дерзкий эксперимент. Что касается группы Каммлера, работавшей на антарктической базе, то, по-моему, наибольшее доверие у нее вызывал относительно примитивный «Марк IV», работы над которым были начаты еще в Кале в начале войны.

Как и первый образец, сконструированный еще Шривером и Мите, новый «Марк IV» был, скорее всего, оснащен четырьмя турбинными двигателями, установленными по окружности внешнего диска.

Воздухозаборники по-прежнему находились возле центральной сферы, расположенные по радиусу воздушные заслонки контролировали действие эффекта Коанда.

Опыты с пористым металлом и другими технологическими новшествами, изобретенными в процессе строительства новых реактивных истребителей для британских ВВС, проводились и в рамках англо-канадского проекта. Вероятно, местным специалистам удалось преодолеть некоторые из конструктивных недостатков «Марка IV» и приблизиться к идеалу, о котором мечтал Мите. Вспомним, что виденные Кеннетом Арнольдом аппараты развивали скорость порядка 1300 миль в час.

Как немецкие, так и англо-канадские аппараты были тускло-металлического цвета. Их не покрывали краской, во-первых, из соображений маскировки и, во-вторых, безопасности. Из-за краски аппарат приобретал дополнительный вес, кроме того, от сильного трения она могла воспламеняться. И наконец, существовала еще одна причина: краска плохо держалась на пористой поверхности.

Аппараты были снабжены обычными убирающимися шасси. Кое-кто полагает, что дисколеты садились с помощью полукруглых надувных подушек, но мне лично это кажется маловероятным. Я скорее готов поверить, что они были оснащены резиновыми пузырями с горючим либо балластами с обычной водой, которые служили для смещения книзу центра тяжести.

Важно подчеркнуть, что специалисты, работающие на канадской базе, имели доступ к новейшим образцам газотурбинных двигателей. Дело в том, что моделям, которые делали «БМВ» и другие немецкие компании во время войны, прежде всего не хватало мощности. После войны появились новые образцы, созданные английскими и американскими фирмами, они-то после некоторой доработки и ставились на диски. Однако, несмотря на улучшение летных характеристик, возможности двигателей внутреннего сгорания были ограниченными: они не позволяли дискам выйти за пределы земной атмосферы.

Разумеется, это никак не может быть сочтено отставанием, поскольку диски никто не мог превзойти по маневренности, даже сверхзвуковые лайнеры. Кстати, работы над проектом были начаты в 1947 году — в этом же году пилот американских BBC Чарльз Ясперс впервые преодолел звуковой барьер на экспериментальном самолете «Белл X-1». Практически в это же время ТГ разработала технологию, по сравнению с которой достижение Ясперса выглядело водовозной клячей рядом с племенным жеребцом.

В октябре 1954 года в Иране внезапно всплыл некий отчет, упоминание о котором имеется в книге Веско. Согласно ему, как-то утром некий тегеранский бизнесмен обнаружил на соседней лужайке приземлившийся диск. Заметив в кабине пилота мелькнувший силуэт, он бесстрашно приблизился к странному аппарату. Положив на него руку, он почувствовал, что она прилипла к поверхности, словно он коснулся

ся насадки гигантского пылесоса. Он стал звать на помощь, но никто его не услышал. Пилот тем временем включил двигатель на полную мощность, «тарелка» поднялась в воздух и скрылась из виду, обдав бизнесмена струей горячего воздуха. Ему удалось освободить руку, едва «тарелка» оторвалась от земли.

Похоже, диск был сделан из пористого металла, или «аэрогубки», которая продолжает всасывать воздух даже при холостой работе двигателя, притягивая предметы к поверхности. Как только пилот открыл дроссель, всасывающий поток усилился. Горячий воздух, о котором упоминал бизнесмен, был выхлопной струей, создающей положительную тягу при взлете.

Существует и еще один феномен, который часто отмечали свидетели, а именно, исходящее от НЛО свечение, заметное при определенном освещении. Это оптический эффект, который, вероятно, образуется в результате смешения холодного воздуха, который всасывает пористый металл, и горячего. Взглядите на стоящие в аэропорту самолеты сквозь дымку, образованную выхлопными газами, и вы наверняка заметите тот же эффект.

Итак, в самом начале работ в распоряжении ТГ имелись диски, построенные на англо-канадском комплексе, а также трофеи, захваченные на «Базе 211». На основе наиболее жизнеспособных элементов этих конструкций Группа разработала стандартную модель дискоleta, получившую наименование «Джип». Были изготовлены несколько модификаций

диаметром от десяти до двадцати метров. Скорее всего, именно их видели многочисленные свидетели в 50-е годы.

Командование ВВС и правительство США чувствовали, что обязаны отреагировать на происходящее и сделать официальное заявление, поскольку замалчивание не может длиться до бесконечности. Тем более что прессы и независимые эксперты подняли по этому поводу изрядный шум. В результате, как я уже это говорил, ЦРУ организовало мощную пропагандистскую акцию, главной задачей которой была дезинформация общественности. Была создана престижная, но абсолютно беззубая комиссия (так называемый проект «Синяя книга»), которой поручалось собирать и анализировать сведения об НЛО. Одновременно ТГ начала работы над несколькими дорогостоящими, но совершенно бессмысленными проектами, которые, как выяснилось в 1960 году, были абсолютной фикцией. Наибольшую огласку из них получили эксперименты с так называемым «летающим блином» Чанса-Во.

11 февраля 1953 года канадская газета «Торонто стар» сообщила сенсационную новость о том, что завод в Мэлтоне (дочернее предприятие английской самолетостроительной компании «AVRO») собирается наладить выпуск самых настоящих «летающих блюдец». По слухам, этот безымянный аппарат, способный развивать скорость до 1500 миль в час, являлся новым типом оружия, которое могло быть использовано в войне против СССР.

Новость явилась для властей полной неожиданностью, хотя, возможно, высшие правительственные чины были в курсе. В ответ на сообщение официальные лица в Оттаве и пресс-служба самолетостроительной компании прежде всего пояснили, что выводы делать еще слишком рано, поскольку работы займут не менее шести лет. Тут стоит добавить, что ТГ как раз исполнилось шесть лет, так что в этом признании можно при желании усмотреть и своеобразный намек. Впрочем, можно не сомневаться в том, что мэлтонский проект был не более чем ловким трюком, который должен был послужить надежным прикрытием для разработки моделей «летающих дисков».

Таким образом, не опасаясь ненужных свидетелей, Трехсторонняя группа могла спокойно продолжать свои исследования и заниматься проектированием следующего поколения дисков. К лёту интерес к теме угас, но уже в октябре в газете появились новые подробности о проекте, который теперь фигурировал под названием «Авро Омега». Омега — последняя буква греческого алфавита. Возможно, это намек на существование значительно более продвинутой разработки, носящей имя «Альфа». В заметке читателям также сообщалось, что на конструирование одного прототипа было потрачено около 200 миллионов долларов и что фирма в будущем надеется, что ее аппараты будут приняты на вооружение канадскими ВВС.

Базу для эскадрильи предполагалось разместить

на севере Канады. В ноябре 1953 года появилось сообщение о том, что «Омега» была продемонстрирована группе американцев. В конце 1954 года зашел разговор о переносе всего проекта в США, где конструкция аппарата могла быть улучшена за счет «некоторых американских технологий». И вдруг в декабре 1954 года было обнародовано официальное заявление о замораживании проекта в связи с низкой рентабельностью.

Если присмотреться к этой истории внимательнее, возникает вот какая картина. Прежде всего, для построения единственного прототипа никак не может потребоваться 200 миллионов долларов. Даже экспериментальный образец не может обойтись в такую баснословную сумму. Говоря иными словами, мне эта цифра не внушает доверия. Во-вторых, мне представляется чрезвычайно важным упоминание об американской инспекции на завод. Возможно, на «Омегу» приехали взглянуть высокопоставленные члены ТГ, чтобы проверить, на какой стадии находятся работы.

Сообщение о закрытии проекта означало, что ТГ больше не нужно прикрытие, поскольку она готова начать выпуск дисколетов «Альфа». Что же до низкой рентабельности проекта, то, скорее всего, так оно и было на самом деле, поскольку весь проект изначально мыслился как «дымовая завеса». В отличие от самолета-шпиона «U-2», «Омега» была всего-навсего довольно примитивной экспериментальной моделью.

Однако на этом история не кончается. В октябре 1955 года секретарь американских BBC Дональд Курлес сделал такое заявление:

— Вступая в период новых авиационных технологий, мы в обозримом будущем сможем увидеть летательные аппараты, которые обладают не только необычными формами, но и неведомыми ранее возможностями. Сейчас мы совместно с канадской фирмой «AVRO» ведем работы над аппаратом дискообразной формы, походящим на классическую «летающую тарелку». Эти аппараты являются потомками обычных самолетов, и не следует воспринимать их как нечто сверхъестественное или мистическое.

Последняя фраза представляет для нас особый интерес, поскольку отражает отношение к НЛО, само существование которых не так давно подвергалось сомнению. При этом упоминание о контракте с «AVRO» идет вразрез с заявлением правительства Канады. Возможно, это намеренная дезинформация либо просто результат недоговоренности. В этот период проект «Омега» был еще нужен в качестве прикрытия и, согласно официальным отчетам, работы над ним велись в Америке. Так продолжалось до тех пор, пока у «AVRO» не начались финансовые затруднения.

Паранойя и истерия, которые царили в Америке в начале и середине 50-х, сменились более спокойным периодом, когда была обнародована правдивая информация о «советской угрозе». Например, оказалось, что СССР располагает значительно меньшим

количеством бомбардировщиков дальнего радиуса действия, чем это было принято думать. В результате правительство аннулировало значительное количество военных контрактов. При этом пострадало и «AVRO». В 1960 году на предприятии были проведены большие сокращения, несколько тысяч рабочих лишились мест. Никаких официальных сообщений по поводу «Омеги» сделано не было, если не считать замечания генерала ВВС США, который выразил надежду на то, что испытания диска состоятся уже в обозримом будущем, после того как будут исправлены некоторые конструктивные недостатки.

Вспомним, однако, еще пять лет назад Дональд Куэрлес рассказывал журналистам о том, что в скромом времени они смогут увидеть в небе аппараты необычной формы. Впрочем, тут нет никакой путаницы. Безусловно, Куэрлес имел в виду «Альфу», а не «Омегу», которая так никогда и не сумела подняться в воздух. Завеса сектретности, окутывающая проект, окончательно рассеялась в августе 1960 года, когда ВВС США публично продемонстрировали полно масштабную модель аппарата, к этому моменту переименованного в «Аврокар».

Этот единственный прототип был снабжен двойной кабиной в виде «пузырей» — летчики должны были сидеть по обе стороны огромного винта, который всасывал воздух и направлял его вниз при помощи воздухозаборников, расположенных по периметру аппарата. Помимо основного винта аппарат был оснащен четырьмя небольшими пропеллерами,

прикрепленными к фюзеляжу. Внешне «Аврокар» производил довольно убогое впечатление, но главное, что он не был способен подняться в воздух. В 1961 году были предприняты попытки улучшить его конструкцию, но время уже ушло — прикрытия больше не требовалось. Для уфологов этот провал стал лишним подтверждением технической отсталости землян по сравнению с гостями из Космоса.

Однако для ТГ проект был самым настоящим успехом, поскольку она добилась всех поставленных целей. В течение восьми лет Группа имела возможность спокойно работать, причем не заботясь о материальной стороне вопроса. За это время она завершила построение диска «Альфа» и даже сумела провести его летные испытания, прикрываясь фальшивым проектом.

В эти же годы, помимо «Аврокара», предприятие «AVRO» вело еще одну более секретную разработку, информация о которой была предана гласности только в 1995 году и только после специального запроса. Этот проект, имевший название «Сильвер Баг», по-моему, представлял нечто среднее между «Аврокаром» и «Альфой». Если «Аврокар» был простой «дымявой завесой», то «Сильвер Баг» — оборонным проектом, имевшим практическое значение, хотя этот «летающий диск», безусловно, не был последним чудом техники. Тем не менее в отличие от «Омеги» он мог летать.

Знаменательно еще и то, что в работе над этим проектом (официально называемся «Y») участ-

вовал Ричард Мите — он работал по контракту на предприятии «AVRO». «Силвер Баг» имел дисковидный корпус диаметром около семи метров, каплеобразную одиночную кабину пилота и турбинный двигатель. Воздух всасывался через воздухозаборники, расположенные на верхней сфере, и выбрасывался через сопла внизу диска, создавая тягу. При конструировании аппарата учитывалось действие эффекта Коанда, тем самым отпадала надобность в установке дополнительных контрольных устройств вроде руля направления или закрылок. Для своего времени «Силвер Баг» показывал блестящие результаты — его скорость была свыше 3,5 М на высоте 25 000 метров — не стоит забывать, что после окончания Второй мировой войны прошло только десять лет. Некоторые эксперты считают, что первым аппаратом, преодолевшим звуковой барьер, был «Марк V», и, возможно, это предположение имеет под собой определенную почву.

Вторая модель аппарата «Силвер Баг Y-2» также была оснащена газотурбинным двигателем — наподобие изобретенного Хабермолем. Неизвестно, правда, проходила ли она летные испытания. Главным ее недостатком по сравнению с «Альфой» было отсутствие покрышки из пористого металла для нейтрализации пограничного слоя. Помимо того, из-за малых размеров на аппарате мог быть установлен только один или два двигателя, что существенно ограничивало его возможности.

Для нашей темы этот проект имеет первостепен-

ное значение. Возможно, «Силвер Баг» являлся более серьезным прикрытием, чем «Омега», и все-таки он был не более чем дымовой завесой. Удивительно, что правда о нем все-таки выплыла на поверхность. По официальным отчетам, в результате испытаний он был признан «бесперспективным», однако по сравнению с «Аврокаром» его характеристики выглядели просто блестящими. В 1955 году «Силвер Баг» дал бы фору любому самолету, но, несмотря на это, проект был закрыт.

В связи с этим еще раз вернемся к дискам «Альфа». Мне кажется, что со временем их разработки прошло уже достаточно много времени и вот-вот должна появиться какая-нибудь информация, которая могла бы помочь представить всю картину в неискаженном свете, поскольку рассекреченные данные о диске «Силвер Баг» не дают полного представления о программе и целях ТГ.

В 1960 году в рамках проекта «Альфа» была создана новая модель «Джип», имевшая лишь один существенный изъян: стоявшие на ней реактивные двигатели не давали ей возможности преодолеть земную атмосферу и выйти в открытый Космос. Чтобы изменить это положение, необходимо было новое революционное решение — и такие попытки были предприняты в рамках проекта «Зимняя гавань».

По словам гонщиков, участвующих в «Формуле-1», иногда на больших скоростях они испытывают перегрузки. Они имеют в виду не только силу, которая превышает силу земного притяжения, но и возни-

кающую вследствие этого инерцию. Если вы когда-нибудь катались на «американских горках», то вам, должно быть, знакомо это ощущение. Когда вы оказываетесь на вершине аттракциона, а затем стремительно катитесь вниз со скоростью более 100 миль в час, в течение нескольких секунд неведомая сила вас вдавливает в кресло так, что вы не можете пошевелить ни рукой, ни ногой. В XVI веке Галилей проводил свои опыты на знаменитой «падающей башне» в Пизе, бросая с нее куски свинца различной массы. Так было выяснено, что ускорение свободного падения тел не зависит от их массы.

Можно сказать, что Галилей заложил основы теории тяготения Эйнштейна (принцип эквивалентности инертной и тяготеющей массы). Именно действие этого закона испытывают на себе посетители «американских горок». Его принцип проявляется в том, что в заданном поле тяготения тела любой массы и природы движутся одинаково при одинаковых изначальных условиях.

Сила тяжести притягивает все тела к центру Земли. Там, где есть сила тяжести, есть и сила инерции, которая пропорциональна и прямо противоположна ускорению. Согласно принципу равенства Эйнштейна гравитационная и инерционная массы всегда одинаковы, и если свести к нулю силу тяжести, то одновременно сведется к нулю и противодействующая сила инерции.

Пилот современного истребителя может испытывать перегрузки, в три или четыре раза превы-

шающие силу земного притяжения, поэтому в полет он надевает специальную двухслойную гидравлическую форму, которая, крепко облегая тело, тем самым обеспечивает нормальную циркуляцию крови.

При проектировании самолетов конструкторы, заботясь о состоянии экипажа, намеренно ограничивают их скорость и маневренность. В 50-е годы с проблемой перегрузок столкнулась и ТГ. Скорее всего, летчики-испытатели, летающие на «Альфе», даже не пытались испробовать все возможности аппарата, поскольку это было небезопасно. Таким образом, необходимо было либо найти остроумное решение для преодоления этой трудности, либо сделать диск беспилотным.

Одна из возможностей — это уменьшить массу аппарата относительно гравитации. Например, если бы можно было добиться того, чтобы летчик весил не 90 килограммов, а в десять раз меньше, ему было бы значительно проще переносить перегрузки, многократно увеличивающие его вес. Разумеется, учёные не знали способа вывести расу пилотов-карликов, поэтому подошли к задаче с другого конца. Им было нужно придумать способ «обмануть» гравитацию, создав видимость, что вес пилота (и диска) намного меньше действительного, то есть создать вокруг аппарата особое антигравитационное поле. Именно эту задачу и пытался решить секретный проект «Зимняя гавань». По слухам, среди его консультантов был Томас Браун, талантливый американский физик и изобретатель, специалист в области электричества и гравитации.

Тем не менее новое поколение дисков «Альфа» по-прежнему оснащалось турбореактивным двигателем. Возможно, на экспериментальных образцах, сконструированных в рамках «Зимней гавани», стоял также «электрографитационный компонент», уменьшающий силу тяжести и тем самым увеличивающий подъемную тягу диска. Однако этот прибор лишь отчасти решал задачу, одним словом, необходимо было создать диск, который мог бы обходиться без реактивного двигателя и работать на электрографитационной тяге.

В тайны антигравитации и законов тяготения пытались проникнуть не только ученые, работающие в проекте «Зимняя гавань». Тем же самым занимались еще по меньшей мере девять сверхсекретных проектов, так что выработка целостного подхода была только делом времени. Плодом их усилий стал компактный, но при этом очень мощный бортовой электрический генератор переменного тока, заряжаемый либо от небольшой ядерной турбины, либо от обычного дизельного генератора.

Генератор выполнял три функции.

Во-первых, питал все вспомогательные электрические приборы, установленные на борту: авиационное электронное оборудование, кондиционеры и т.п.

Во-вторых, приводил в действие отсасывающий вентилятор, который направлял пограничный слой таким образом, чтобы воздух всасывался через пористое покрытие диска (что также было важно для охлаждения корпуса).

И наконец, он питал две катушки конструкции

Теслы. Эти катушки, сделанные из высокопроводящего материала типа меди либо из особого сплава, генерировали мощный электрический ток, который затем, проходя через несколько трансформаторов, попадал на другие две катушки Теслы, одна из которых была установлена в середине нижней сферы, другая — внутри диска.

Эти катушки вместе со всем электрическим оборудованием висели в отсеках, заполненных инертным газом или вакуумом, не проводящим электрический ток. Это было сделано для того, чтобы в кабину пилота не попадала радиация. Катушка, установленная на днище аппарата, генерировала мощные «волны» статического электричества, направленные в сторону, тогда как другая, установленная на борту, генерировала вертикальные волны. Воздействуя либо на края диска либо на его верхнюю или нижнюю сферу, они создавали локальные «силовые поля», которые, в свою очередь, обеспечивали движение вверх либо в сторону — тягу и маневренность, — за счет отталкивания от естественного «отрицательного» гравитационного поля Земли и положительно заряженных верхних слоев ионосфера. Если вы видели игрушку: мячик, который парит в «пространстве» между двух противоположно заряженных электромагнитов, то должны иметь представление о том, как действует этот принцип.

Катушки также могли создавать локальное «плазменное поле» вокруг фюзеляжа, которое состояло из «возмущенного» ионизированного воздуха, прохо-

дящего сквозь наэлектризованную «аэрогубку». Это поле помогало аппарату с легкостью проходить сквозь атмосферу. Возможно, плазменное поле каким-то образом воздействовало на пограничный слой, уменьшая его сопротивление и делая ненужной обшивку из пористого металла — мы не знаем.

По некоторым данным, схожую технологию разрабатывала фирма «Нортроп», чтобы увеличить скорость боеголовок при прохождении нижних слоев атмосферы, так что вполне может быть, что она заменила «аэрогубку» либо использовалась параллельно. Диск мог функционировать без воздухозаборников: в помещении для экипажа воздух очищался в процессе циркуляции. Новому типу двигателя не требовался также воздух для охлаждения.

Теперь благодаря «Зимней гавани» и другим схожим проектам диски могли совершать космические путешествия. «Фокусируя» либо просто увеличивая гравитационную силу, генерируемую катушками, аппарат мог «преодолеть» естественную гравитацию планет. Испуская положительно либо отрицательно заряженную электромагнитную энергию, он мог достигать скорости света. Реагируя на естественную полярность гравитации, дающей в процессе полета реактивный «импульс», аппарат перемещался от планеты к планете — со скоростью, во много раз превышающей скорость космического модуля «Аполлон».

При этом в отличие от космических кораблей его система управления была абсолютно безопасной. Ведь у ракеты для снижения скорости необхо-

димо включить тормозные двигатели, тогда как у диска достаточно всего лишь направить гравитационные волны в нужном направлении либо уменьшить мощность электромагнитных волн, нацеленных на расположенную позади планету. В любом случае маневренность и степень контроля при полетах в Космосе оставались теми же, что и при полетах в земной атмосфере.

Что до экипажа, то внутри диска образовывалась «микрогравитационная» среда. Электрогравитационный двигатель сокращал до минимума массу и инерцию аппарата, позволяя моментально развить нужную скорость и легко менять направления. Для команды созерцание космического пейзажа через иллюминаторы было подобно просмотру своего путешествия по телевизору. В микрогравитационном поле пилоты пребывали в состоянии, близком к невесомости; мне кажется, сила гравитации на корабле примерно соответствовала гравитации на Луне, то есть была в шесть раз меньше, чем на Земле.

Никто не знает наверняка, насколько точно мое описание, однако я совершенно убежден в том, что в начале 60-х такие технологии существовали. Например, в 1966 году во время правительственный слушаний, посвященных проблеме НЛО, которые проводились в Комитете вооруженных сил, известный уфолог Дональд Кихо сказал, что проблемами гравитации занимаются сорок шесть проектов, причем тридцать три действуют под эгидой ВВС США и двадцать пять являются строго секретными. И это

происходило более тридцати лет назад! Такие проекты наверняка получали неограниченное финансирование. Потому говорить об отсутствии положительных сдвигов в высшей мере странно. Наверняка они были! И даже нашли применение в дисках «Альфа» второго поколения.

Новая система двигателя повлияла на внешний вид диска. Из-за зоны очень высокого напряжения, которая образовывалась возле аппарата, возникла необходимость размещать команду в герметично закрытой кабине. Вместо иллюминаторов в стены была вмонтирована аппаратура, создающая иллюзию кругового обзора. Внутри кабины потолок, пол и стены были сделаны из полупрозрачного материала. В результате получалось подобие большого экрана, на который проецировалось объемное изображение звездного неба, — оно позволяло пилоту определить местонахождение корабля в процессе полета.

Эти новшества были достаточно необычными, и экипаж такого аппарата, по всей видимости, не сразу мог освоить все новые требования. Большое значение для реализации проекта имело изобретение оптического стеклянного волокна. Волокно крепилось на внешней стороне диска, служа своего рода датчиками, которые принимали информацию и передавали ее проектору, расположенному на внешней стороне диска за кабиной пилота. Затем изображение проецировалось на матовую стену, за которой находился экипаж.

Таким образом, при помощи оптического стеклянного волокна и мощных проекторов было возможным получить панорамное изображение Космоса. По схожему принципу устроен фасеточный глаз мухи, который состоит из тысяч линз. Каждая линза видит лишь кусок окружающего мира, но все вместе они создают общую картину. Поскольку изображение проецировалось извне, члены экипажа могли свободно перемещаться по кабине, не боясь затемнить экран. Благодаря инфракрасным лучам эта система также функционировала ночью, ультрафиолетовый экран при этом предохранял диск от солнечной радиации.

В 60-е годы еще не существовало хитроумных авиационных электронных систем, которыми оборудованы современные военные и гражданские самолеты, но, на мой взгляд, применяемые в дисках приборные панели и электронные системы были достаточно продвинутыми для своего времени. Учитывая общий уровень развития электроники, на дисках, возможно, стояли электронно-лучевые лампы (мини-телефизоры), которые выводили цифровые данные либо на приборную панель, либо проецировали их на стену. Контроль за полетом осуществлялся с помощью стандартного рычага управления, при этом, вероятно, отдельный рычаг отвечал за взлет и посадку, то есть система управления примерно была такой, как на вертолете.

По моему мнению, помимо пилотов, на борту также находились бортмеханики, следящие за рабо-

той двигателя и навигационных приборов. Все эти устройства были очень сложными и требовали высокого уровня квалификации.

Кабина летчика миниатюрного реактивного аппарата системы «Альфа» была рассчитана на двух-трех человек. Даже на дисках, работающих на электроргравитационной тяге, максимум, что могло поместиться в кабине пилота, — это несколько кресел, шкафчики и туалет. У аппаратов нового поколения, в которых проекторы, реагирующие на электростатические волны, крепились на внешней стороне купола, устройство кабины не претерпело существенных изменений. Такие аппараты развивали невероятные скорости, поэтому время полетов значительно уменьшилось.

В связи с изобретением новой системы двигателя, который позволял совершать межпланетные путешествия, на повестке дня встал вопрос о построении аппарата, способного летать в Космос. Для этих целей не подходили даже самые крупные модели «Альфа» диаметром около 25 метров. В результате на свет появился диск, который мы условно назовем «Бета», который у меня лично ассоциируется с современным военным четырехтонным грузовиком-вездеходом. Анализируя показания свидетелей о наблюдении ими НЛО крупных размеров, мы можем предположить, что на самом деле это был «Марк IV» — экспериментальная модель, созданная для того, чтобы проверить на практике некоторые идеи Мите. В пользу этой версии говорит и то обстоятельство,

что подобные сообщения появлялись достаточно редко.

Диск «Бета», вероятно, достигал 100 метров в диаметре. Круглые иллюминаторы, расположенные на разных уровнях, навели наблюдателей на мысль о том, что диск состоял из многих ярусов. Поскольку мы не располагаем данными относительно точного количества ярусов, можно только предположить, что их было два или три. Основная кабина пилота была расположена, скорее всего, на верхнем ярусе, ниже помещались небольшая кухня и салон для экипажа. После успешного испытания диска модели «Бета» ТГ приступила к следующей разработке.

Аппарат, который был создан вслед за «Бетой», летал только на большой высоте и поражал очевидцев своими размерами — согласно некоторым источникам, он был длиной более полутора километров, и рядом с ним все ранее известные корабли выглядят карликами.

Сразу исключим гипотезу о внеземном расположении аппарата и попробуем найти этому феномену рациональное объяснение. По моему предположению, корабль, походивший на гигантский дирижабль, был сконструирован в Космосе. Вполне допускаю, что такая версия звучит фантастично, но попробую привести аргументы, подкрепляющие мою точку зрения. Дело в том, что даже при помощи самой передовой технологии невозможно построить конструкцию подобного размера — она никогда не выйдет за пределы земной атмосферы. Даже если

предположить, что при конструкции корабля был использован эффект антигравитационного поля, который помогал снизить силу тяжести и развить начальное ускорение, построить на каком-нибудь секретном комплексе подобную машину весьма проблематично. Ее нельзя укрыть от глаз ни среди антарктических льдов, ни в австралийской пустыне. Конечно, не стоит полностью отрицать подобную возможность, но мне лично в нее верится с трудом. Корабль прежде всего заметили бы советские космические спутники.

Благодаря новому поколению дисков «Бета», способных выходить за пределы земной атмосферы, перед исследователями открылись возможности проводить беспрецедентные операции, в том числе и на обратной стороне Луны. Почему я так полагаю? Да по очень простой причине. Такого рода операции невозможно увидеть с Земли. Следовательно, гигантский аппарат был построен либо в открытом Космосе, либо на Луне, где сила притяжения в шесть раз меньше земной. Сборочные работы могли здесь проводиться совершенно открыто, а необходимый материал доставляться на дисках «Бета» либо добываться непосредственно на Луне.

Корабль, напоминающий гигантский дирижабль цилиндрической формы, скорее всего, имел металлический корпус, покрытый специальным сплавом, не пропускающим солнечной и другой радиации. Корпус должен был быть достаточно прочным, чтобы выдерживать удары мелких метеоритов. На внут-

ренней обшивке имелись как боковые, так и вертикальные крепления. Такие космические корабли могли быть использованы для перевозки на Луну и обратно «летающих дисков» (возможно, с целью экономии горючего). «Базируясь» на невидимой стороне Луны либо двигаясь по орбите вокруг Земли, они могли также служить станциями для ремонта космических летательных аппаратов.

Что касается вышеназванного размера, то, честно говоря, он мне представляется нереальным. На мой взгляд, эти космические корабли могли быть длиной от 400 до 600 метров. Наблюдателям они казались более крупными потому, что они неверно оценивали высоту их полета.

В 60-е годы электрогравитационные технологии, разработанные ТГ, достигли достаточно совершенного уровня. Благодаря компактным, надежным и мощным установкам ТГ могла конструировать летающие аппараты любых форм и размеров — именно их наблюдали свидетели в последние двадцать лет.

А теперь мне хотелось бы добавить несколько слов по поводу «Фу-файтеров». Свидетели часто отмечали, что НЛО сопровождал небольшой летающий аппарат, который воспринимался ими как скопище разноцветных огней. Возможно, это был маленький беспилотный корабль, который либо дистанционно управлялся с главного диска, либо действовал автономно.

Эти аппараты, которые питались от небольшой

электрографитационной системы, исполняли функцию разведчиков, проникая в места, недоступные для более крупных дисков. Можно предположить с той или иной степенью уверенности, что эти небольшие корабли были непосредственными потомками немецких «Фу-файтеров». За пятьдесят лет в их конструкцию было внесено множество усовершенствований, в результате которых их скорость и маневренность существенно увеличились. Теперь они уже не пугали бомбардировщики союзников, а выполняли значительно более сложные задачи. Судя по количеству сообщений о появлении этих самолетов-роботов, их производство составляло неотъемлемую часть программы ТГ.

Между мини-дисками и их старшими братьями было нечто общее, а именно: окружающие их яркие разноцветные огни размерами от обычного прожектора до огромной короны. Попытаемся объяснить природу этого свечения. Возможно, на дисках были установлены обычные прожекторы, свет которых видели наблюдатели. Эти прожекторы выполняли те же функции, что и на обычных самолетах, а именно, давали возможность диспетчерам на Земле заметить корабль в темноте и дать ему воздушный коридор.

Возможно, во время полета на прожекторы надевались цветные фильтры, которые и могли смутить наблюдателей. Эти яркие лучи, исходящие от «летающих дисков», оказывали на наблюдателей сильное психологическое воздействие и, ослепляя их мерца-

ющим светом, не давали как следует разглядеть сам аппарат.

Теперь попробуем объяснить природу разноцветного сияния, исходящего от корпуса корабля. Известно, что сильные электрические заряды иногда приводят к мягкому свечению. Просачиваясь в атмосферу, электромагнитные волны вызывают ионизацию атомов газа в окружающей атмосфере. Так может образовываться свечение. Если атомы сильно возбуждаются за счет поглощения электромагнитного излучения, некоторые электроны отклоняются от своей орбиты, с увеличением числа таких электронов высвобождается определенное количество энергии — фотоны. Поток таких фотонов, имеющих одинаковую длину волны и частоту, воспринимается человеческим глазом как необыкновенно яркий свет, цвет которого зависит от атмосферных условий, освещения и угла наблюдения и может быть абсолютно произвольным.

В числе различных шумов, производимых дисками, свидетели чаще всего отмечали приглушенный пульсирующий звук или гул, который, вероятнее всего, является побочным эффектом выброса энергии и воздействия на человека электромагнитных волн. Одно время считалось, что такого рода звуки неразличимы для человеческого уха, однако, как показали эксперименты, при некоторых условиях электромагнитные радиоволны могут быть «слышны» в результате резонанса. До усовершенствования антигравитационной системы люди слышали шум

реактивного двигателя и свист воздуха, всасываемого и выталкиваемого «аэрогубкой». Возможно, сейчас пористая обшивка фюзеляжа по-прежнему издаёт свист, но он гасится электромагнитными радиоволнами.

Помимо ярких огней и гудения, каково воздействие силовой установки на окружающую среду? Вообразим себе классический контакт с «инопланетянином»: на лесной полянке человек неожиданно замечает диск системы «Бета» и человека в форме летчика, производящего какие-то странные измерения. Что он делает? Вполне возможно, замеряет уровень радиации. Не стоит забывать о том, что вертикальная катушка системы Теслы, которая отвечает за приземление аппарата, поглощает стоячие волны электромагнитной энергии (наподобие гигантской микроволновой тарелки, используемой в системе телекоммуникаций), и эти волны выжигают верхний слой земли. Во всяком случае, члены экипажа, которые постоянно находятся вблизи мощного источника излучения, носят защитные костюмы серебристого цвета. Кроме того, их форма и шлем — это своего рода маскировочный костюм, дабы случайные свидетели не догадались, что перед ними обычные люди, а не пришельцы из Космоса. Произведя все необходимые замеры, пилоты возвращаются в корабль и плотно задраивают люк, который становится абсолютно незаметен, поскольку является частью поверхности, испускающей плазмоподобное свечение.

Возможен и другой вариант: Если фюзеляж диска сделан из «аэрогубки», то дверь невидима из-за турбулентности воздушного потока, проходящего через пористый металл. С глухим, медленно нарастающим гулом, который свидетель ощущает всеми своими членами, корабль медленно отрывается от земли, поднимается примерно на 50 метров, а затем стремительно пропадает из виду.

Глухой звук вызван вертикальными катушками, создающими антигравитационное поле и уменьшающими силу тяжести. Достигнув безопасной высоты, пилот включает горизонтальные катушки, которые придают аппарату сильное ускорение. Стоит помнить о том, что масса и инерция корабля практически сведены к нулю, поэтому очевидцам кажется, что диск молниеносно взмывает в небо и исчезает. После этого свидетель бросается к месту, где недавно стоял диск, и видит траву, обуглившуюся до самых корней, выжженную землю. Вероятно, это эффект электромагнитной радиации, и мы имеем дело с индукционным нагреванием от мощного магнитного поля. Но свидетель не способен выдвинуть рациональное объяснение увиденному, поскольку не понимает его природу.

В древние времена странные явления приписывались богам, современному человеку более подходит версия космических пришельцев. Кроме того, современные люди полагают, что «будь это дело рук правительства, мы бы об этом наверняка знали».

Вероятность того, что проекты ТГ будут когда-

либо рассекречены и станут достоянием общественности, чрезвычайно мала. Однако даже самые секретные проекты оставляют следы. И хотя мы, скорее всего, никогда не увидим воочию канадскую базу или комплекс в Нью-Мексико, необходимо знать, что помимо них существует еще множество объектов, которые могут иметь самое непосредственное отношение к нашей теме. О некоторых из них мы поговорим в следующей главе.

Глава 9

Иметь покой не означает похоронить себя.

Сенека. «О душевном покое»

Не говорите о тайных вещах в местности, покрытой холмами.

Еврейская пословица

Как мы уже узнали из предыдущих глав, по степени секретности проекты «летающих дисков» вполне сопоставимы с работами по созданию атомной бомбы. В нацистской Германии действовало множество служб, которые боролись с малейшими утечками информации. Например, сверхсекретный комплекс в Кале, которым руководил Каммлер, или база в Нордхаузене — я привожу только два из множества секретных объектов, на которых могли вестись сверхсекретные разработки. Некоторые нам известны, скажем, различные научно-исследовательские центры люфтваффе, которые разрабатывали отдельные технологии и узлы для летающих аппаратов.

Если допустить, что чертежи Шривера и Мите попали в руки Великобритании, логично будет предположить, что для продолжения работ необходимо было иметь секретную базу вдали от любопытных глаз — именно такая и была построена в Канаде. Малонаселенная южная часть Британской Колум-

бии, растянувшаяся на многие сотни километров и покрытая непроходимыми лесами и горами, была идеальным местом для такого рода предприятия. Как мы уже видели, канадскому министерству горнодобывающей промышленности было известно о местной топографии значительно больше, чем среднему обывателю. Могло ли случиться так, что власти уничтожили все следы, которые могли бы навести на мысль о существовании здесь сверхсекретного объекта? Это вполне возможно, тем более что в скором времени были выпущены новые карты местности, на которых ничего не стоило не обозначить одну или две дороги, ответвляющиеся от Аляскинской магистрали.

Я уже говорил о том, где именно и каким образом могла быть построена база, а сейчас давайте попытаемся вообразить себе ее устройство. Диски имели вертикальный взлет, поэтому им не нужны были аэродромы со взлетными полосами. Таким образом, для размещения базы не требовалась большая площадь. Диски стояли в специальных ангарах с раздвижными крышами, откуда они могли подниматься в воздух. В этих ангарах также можно было держать обычные вертолеты.

С географической точки зрения эта местность выгодна еще и тем, что операции здесь можно было проводить в течение долгого зимнего периода. Еще во время Второй мировой войны канадские инженеры изобрели множество хитрых способов, благодаря которым открытые аэродромы функцио-

нировали при любой погоде. Наверняка их изобретения пригодились во время строительства новой англо-канадской базы.

В этой книге уже упоминалась совместная англо-канадская операция на реке Чок, которая проводилась при абсолютной секретности. Проекту дисков придавалась значительно большая важность. На строительство базы и организацию научно-исследовательских работ требовалось огромные денежные средства, и британское правительство, а возможно, и канадское, рассчитывали покрыть хотя бы часть затрат. Обе страны после войны переживали экономический спад, и хотя значение попавшей к ним документации трудно было переоценить, им элементарно не хватало ресурсов для поддержания долгосрочных программ — даже тех, которые имели первостепенную стратегическую важность.

По этой причине авария в Розуэлле отчасти сыграла позитивную роль. С привлечением к проекту американцев финансовые проблемы оказались решенными. Выделив львиную долю средств, Америка, как и следовало ожидать, потребовала за это право распоряжаться разработками Трехсторонней группы, с тем чтобы в будущем использовать их для развития собственной индустрии. На исходе 1950-х годов, в связи с началом «холодной войны», объединение с США под эгидой Трехсторонней группы выглядело вполне естественным. Генералов и адмиралов, видевших диски, даже такие несовершенные, как «Силвер Баг», не нужно было долго убеждать в

полезности этого проекта, и они не скучились в средствах на его поддержание.

С изменением расстановки сил внутри Трехсторонней группы изменился и статус канадской базы. Теперь это был филиал, а основное производство находилось в США, где также проводились все испытания аппаратов. Участие в проекте британцев перестало быть ключевым и теперь сводилось к технической экспертизе.

В самой Великобритании трудно было отыскать пустынное место, подходящее для строительства секретной базы. Кроме того, проводить испытания дисков над ее территорией в дневное время было бы безумием чистой воды, учитывая потенциальное количество свидетелей — даже в относительно безлюдном Уэльсе или Шотландии. Именно по этой причине британский вклад в программу испытаний был минимальным и сводился к временному представлению отдаленных военно-воздушных баз и частных аэродромов.

Британские ученые имели в своем распоряжении базу в Канаде и пользовались доступом на многие американские объекты, связанные с проектами Трехсторонней группы. По мнению автора, совместный вклад англичан и канадцев (не говоря уже о странах вроде Австралии) по своей значимости и степени влияния ничуть не уступал вкладу американцев. В конце концов, ценен был каждый партнер.

В 1947—1948 годах Трехсторонней группе потребовалась американская штаб-квартира, и тогда

взгляды организаторов обернулись к юго-западу США. Местность идеально подходила для размещения секретного объекта: огромные пространства, занятые пустыней, плюс превосходный климат. Как известно, поблизости от Розуэлла был дислоцирован 509-й бомбардировочный авиаполк, однако наряду с секретной базой в Нью-Мексико были еще и другие: в Калифорнии, Аризоне, Техасе и Колорадо. Потребность в подобных объектах возникла во время Второй мировой войны — здесь в обстановке строжайшей секретности, поддерживаемой американскими спецслужбами, у которых благодаря атомному проекту скопился определенный опыт, испытывались новые самолеты.

В негласном порядке американские ВВС, министерство обороны и даже министерство сельского хозяйства насильственно выкупали землю у фермеров и индейцев, а также забирали участки у других правительственные учреждений. Это была одна из крупнейших земельных сделок. Поскольку дело происходило в разгар «холодной войны», никто не осмеливался возражать из страха быть обвиненным в симпатиях к коммунистам. Таким образом, федеральные службы упорно продолжали «захват» земель и приготовления к Третьей мировой войне.

В настоящее время тем, кто интересуется историей воздухоплавания, хорошо известны кое-какие из этих объектов: например, полигон в Уайт-Сэндс и авиабаза Эдвардс. Они были созданы при содействии НАСА, которая использовала их для космичес-

ких программ. Так, например, на авиабазе Эдвардс была оборудована запасная 4,8-километровая взлетная полоса для космических кораблей. В 60-е годы НАСА проводила здесь испытания самолетов без крыльев, которые взлетали за счет особой формы фюзеляжа.

Таким образом, Трехсторонняя группа вполне могла использовать для своих целей какую-либо из этих секретных баз, поскольку для экспериментов ей не требовалось ничего, кроме небольшой территории и горстки специалистов.

В 60-е годы на ракетно-ядерном полигоне в Уайт-Сэндсе испытывались ракеты дальнего радиуса действия. Мне достоверно известно, что здесь также проводились летные испытания аппарата «Силвер Баг». Таким образом, можно предположить, что Трехсторонняя группа выбрала полигон в Уайт-Сэндсе для проведения экспериментов с «летающими дисками» — благодаря его большим размерам. Учитывая то обстоятельство, что проект «Силвер Баг» считался более секретным, чем «обычные» ракетные испытания, можно предположить, что полигон тщательно охранялся при помощи специального подразделения ВВС, причем о сути проводимых здесь экспериментов было известно только высшему командованию.

То, что диспетчеры базы время от времени писали рапорты о появлении НЛО, говорит о том, что они не были в курсе дела, хотя этот факт можно интерпретировать и иным образом, скажем, предполо-

жить, что их сообщения служили прикрытием полетам «Силвер Баг» и «Альфы».

Наверняка найдутся те, кто обвинит Трехстороннюю группу в недальновидности, если не безответственности, поскольку размещать «летающие диски» в непосредственной близости от крылатых ракет и истребителей было крайне небезопасно и в любой миг могло обернуться самой настоящей катастрофой. На это можно возразить лишь одно: полигон в Уайт-Сэндсе я назвал в числе наиболее вероятных мест, и это не более чем предположение.

Возможно, на закрытой военной базе в Уайт-Сэндсе имелись собственные радары и система наблюдения за воздушным пространством и атмосферой. Кстати, электронное оборудование, которое стояло на диске «Альфа», по своим характеристикам существенно опережало приборы, устанавливаемые на серийные образцы реактивных самолетов. Вообще, по своей сложности и потенциальным возможностям «Альфа» и «Силвер Баг» намного превосходили обычные самолеты, которые, намеренно или случайно, стояли с ними по соседству. Возможно, именно за ними вели охоту ничего не подозревающие летчики-истребители, принявшие «Альфу» или «Силвер Баг» за «корабли пришельцев». Быть может, в 1948 году капитан Мантел оказался в такой же ситуации.

Существует мнение, согласно которому объекты вроде полигона в Уайт-Сэндсе или авиабазы Эдвардс мало подходили для испытаний дисков, поскольку те с высокой долей вероятности могли быть засече-

ны местными радарами. На это можно возразить следующее. Во-первых, диски могли летать на низкой высоте, оставаясь «невидимыми» для радаров. Когда же, стремительно набрав высоту, они внезапно возникали на экранах, то находились уже на значительном расстоянии от базы, так что показания радаров давали мало полезных сведений. Во-вторых, диски могли быть сделаны из материала, не отражающего сигналы радара, — по типу технологии самолета-невидимки «Стелс».

Можно также предположить, что сигналы радара гасились с помощью электрогравитационного двигателя и плазмы, образующейся вокруг фюзеляжа. Таким образом, диски могли свободно взлетать и приземляться на базу, оставаясь незамеченными авиадиспетчерами. Не стоит забывать и о том, что сорок или пятьдесят лет назад радары были не такими совершенными, как сейчас.

Если база Трехсторонней группы строилась по тому же принципу, что и комплекс в Канаде, то она была практически незаметна с земли и воздуха — здесь не было ни взлетных полос, ни крупных ангаров, ни блокпостов. В начале 50-х любой человек, случайно проникший сюда, заметил бы ряды машин и грузовиков, самые обычные ангары и небольшие отдельно стоящие здания — соединяющие их проходы, скорее всего, были замаскированы земляными насыпями. Единственное, что могло насторожить, — это большое количество радаров.

Впрочем, объект находился в труднодоступном

месте, вдали от помеченных на карте дорог и по меньшей мере на расстоянии двадцати километров от ближайшего жилья. Учитывая эти обстоятельства, объект должен был иметь собственную электростанцию и систему водоснабжения. Продовольствие и необходимые материалы сбрасывались с вертолетов либо доставлялись на грузовиках по ночам. На секретных дорогах, ведущих на базу, круглосуточно дежурили вооруженные патрули. Возможно, бывшие работники базы могли бы вспомнить немало интересных вещей, которые происходили здесь в 50—60-е годы.

В 70-е годы в СССР были созданы новые спутники-шпионы. Это означало, что объекты вроде полигона в Уайт-Сэндсе отныне находятся под постоянным наблюдением и со спутника не представляет труда сфотографировать сверхсекретные диски типа «Альфа». Кроме того, сохранять проект в секрете от подавляющей части персонала, в числе которого были и представители НАСА, было весьма трудоемко, поэтому базу решили перенести в другое место.

Самым оптимальным решением было разместить ее под землей. Сооружение подземного объекта — мероприятие дорогостоящее, но имеет ряд очевидных преимуществ. Прежде всего, противнику сложно определить его местоположение, поскольку единственными приметами подземного комплекса, которые возможно различить с самолета, — это несколько вентиляционных отверстий и замаскированная дорога.

Кстати говоря, Нордхаузен так и не был обнаружен союзниками. Кроме того, если объект построен внутри холма или горы, противник не будет знать, каким образом проложены туннели. Он будет сбрасывать бомбы на ту часть, которая покажется ему центральной, а на самом деле это может быть пустое подсобное помещение. Более того, если база расположена достаточно глубоко под землей, она практически неуязвима. Во время Второй мировой войны оборудованные в отвесном склоне горы немецкие доки для подводных лодок и огневые позиции практически не пострадали от бомбардировок союзников. Против таких укреплений могут оказаться беспомощными даже ядерные боеголовки, если только противник не поставит себе задачу сровнять горы с землей.

Сейчас противоядерные бункеры строят по всему миру: от гигантского центра управления под Кремлем до складов с провизией и оружием в глухи Монтаны, которые построила группа людей, считающая, что Третья мировая война неизбежна. Однако нас интересует не столько структура грядущих конфликтов, сколько следующий вопрос: можно ли сейчас обнаружить следы какой-либо деятельности Трехсторонней группы на известных нам комплексах?

Сооружение подземной базы — предприятие весьма амбициозное, требующее многих затрат. Надо, впрочем, иметь в виду, что к тому времени был уже накоплен определенный опыт такого рода строительства.

Со времен римских завоеваний в Великобритании при строительстве использовался известняк, залижи которого находились в окрестностях английского города Бата. Первое время его добывали в каменоломнях, затем, когда запасы, лежавшие близко к поверхности, исчерпались, добыча стала вестись глубоко под землей. В XIX веке общая протяженность известняковых карьеров достигала более восьми километров, и это несмотря на то, что в те времена в качестве взрывных средств использовались только порох и динамит, а камни вручную таскали ирландцы.

До сегодняшнего дня функционирует построенная Бруннелем Западная железнодорожная ветка Лондон — Бристоль, проходящая через трехкилометровый туннель, которая тянется параллельно известняковым рудникам. Так что, если говорить о жизнеспособности проекта подземной авиабазы, стоит напомнить о достижениях прошлого — и об их цене. Однако в нашем случае последний вопрос не стоит на повестке дня, поскольку Трехсторонняя группа обладала астрономическим бюджетом, открывающим перед ней широчайшие возможности, по сравнению с которыми достижения Бруннеля кажутся детской игрушкой.

До Второй мировой войны существовало два основных способа ведения земляных работ. Первый — занимался землекоп с киркомотыгой и лопатой, который трудился от зари дотемна. Второй — использовались относительно современные машины для обтесывания камней, которые распиливали их на

блоки при помощи циркулярной пилы с алмазными зубцами. Блоки затем перевозились на лошадях или тракторах. Помимо этого рабочие пользовались тротиловыми шашками, а также стальными и бетонными подпорками, поддерживающими своды шахты.

Тем не менее прогресс в этой области был очень медленным, и работы оставались чрезвычайно опасными. Однако именно такими проверенными методами немцам удалось отстроить комплекс в Нордхаузене, а англичанам переоборудовать батские рудники под оружейные склады, а мыс Гибралтар превратить в крепость, напоминающую муравейник.

После войны частные американские компании стали искать способы модернизировать этот процесс — в порядке частной инициативы либо по заданию правительства. И вскоре обнаружились плоды их усилий: была создана первая буровая туннеле-проходческая машина (БТМ). За минувшие десятилетия в конструкцию было внесено множество усовершенствований, но основной принцип действия остался без изменений. Внешним видом машина напоминала земляного червя. Это был вытянутый цилиндр диаметром примерно двенадцать метров, снабженный одной крупной либо несколькими мелкими врачающимися шарошками, которые разрушали горные породы, создавая напорное давление.

Мелкодробленая скальная порода проходила через корпус БТМ и выбрасывалась на конвейер либо узкоколейную грузовую платформу и таким образом доставлялась на поверхность. Современные БТМ ос-

нашены электродвигателями (это помогает снизить загрязнение воздуха). Кабина водителя, оборудованная кондиционерами, расположена в задней части агрегата.

БТМ дает значительно более высокие показатели проходки по сравнению с традиционным буро-взрывным способом, однако проложенный таким образом туннель нуждается в укреплении, дабы исключить обрушивание пород. Опыт строительства подземных сооружений, однако, показывает, что при прокладывании туннеля через ослабленный горный массив туннель может обрушиться и похоронить агрегат вместе с проходчиками. Чтобы предотвратить вероятность несчастных случаев, стены туннеля укрепляются бетонными либо стальными подпорками, на участках стабильного напряжения дополнительные меры безопасности часто бывают излишними.

Такова стандартная БТМ образца 50-х годов. Более поздние модели этих агрегатов использовались при строительстве туннеля под Ла-Маншем, соединяющего Францию и Англию, который был открыт для публики в 1990-х годах.

Однако буровые БТМ пригодны только для определенных рельефов, обычно более или менее горизонтальных, без крутых изгибов и впадин, и совершенно не подходят для прокладывания вертикальных туннелей в горной местности. Таким образом, помимо разработки новых бурильных систем, способных прорубать вертикальные шахты, достаточно

широкие для лифтовых кабин размером со средний грузовик, производители также сконструировали агрегаты меньшего размера — проходческие комбайны или самоходные буровые установки. Эти агрегаты возможно было опускать в ствол шахты на определенную глубину и использовать их для прокладки боковых туннелей. Благодаря своим относительно небольшим размерам они позволяли инженерам и геологам при выборе места не учитывать особенности рельефа.

Подземное сооружение могло быть построено внутри горы либо на плоскогорье и состоять из множества туннелей, дорог, пещер и стартовых шахт. При этом достигалась беспрецедентная скорость проходки и плотность работ, которой нельзя было бы добиться при использовании громоздкой и неповоротливой БТМ.

В процессе бурения скважины головки с алмазной коронкой и проходческие комбайны превращали породы в мелкую крошку, что создавало массу проблем для тех, кто хотел сохранить деятельность в секрете и скрыть от посторонних глаз главную улику — осколки породы. На любом спутниковом снимке, сделанном на месте разработок, будут отчетливо видны вереницы грузовиков или железнодорожных платформ, выезжающих из туннеля, а также кучи вынутого грунта.

Первое время у Трехсторонней группы не было иного выхода, кроме как поднимать грунт на поверхность традиционным способом. Но с появлени-

ем новых советских спутников, способных обнаружить секретный объект, были разработаны новые противовыбросовые технологии освоения подземного пространства. Эти сверхсекретные методы применялись в течение тридцати лет. В частности, при прокладывании туннелей использовался водяной насос, который размывал грунт посредством сильной струи жидкости, подаваемой в скважину под давлением. Затем раствор отсасывался на поверхность при помощи обычных насосов.

Но, возможно, самой оригинальной идеей было создание высокоэффективных буровых машин, способных измельчать каменные породы, используя ядерные наконечники буровых конусов.

Эти агрегаты были запатентованы национальной лабораторией в Лос-Аламосе и министерством атомной энергетики США в 1972 году. Суть этого изобретения состояла в том, что БТМ, снабженные ядерным двигателем, проделывали в скале скважину с помощью радиоактивного раскаленного лития, расплавляя горную породу и превращая ее в жидкость. Затем размельченная горная крошка под давлением вытягивалась через трещины или изломы, попадая в соседние скалы.

Эти агрегаты обладали двумя преимуществами.

Во-первых, не требовалось укреплять стены туннеля, поскольку машины оставляли их ровными и полированными, как зеркала.

Во-вторых, решалась проблема засорения туннелей отходами породы.

В связи с высокой температурой и повышенным уровнем радиоактивности задняя кабина, в которой находился оператор, должна была быть надежно защищена от излучения — впрочем, возможно, эти машины работали при помощи дистанционного управления с земли.

Более прозаическое усовершенствование состояло в добавлении к буровой головке БТМ лазерных пушек, которые взрывали скалы, увеличивая скорость прохождения тоннеля. Безусловно, это был большой шаг вперед по сравнению с обычными агрегатами, однако нерешенной оставалась проблема очистки скважин. Кроме того, обычные машины были менее эффективными, чем ядерные, которые питались от ядерного реактора и, как следствие, работали практически автономно, не требуя технической поддержки. Проходческие комбайны и ядерные буровые машины были способны прорыть огромные спиралевидные тунNELи, пронизывающие горы словно нити.

Существует множество всякого рода спекуляций на тему ядерных буровых установок, но мы обязаны помнить, что изобретение было запатентовано. Если бы оно оказалось несостоятельным, комиссия забраковала бы его еще на первом этапе и никогда бы не выдала официального документа. Надо учитывать еще и то, что патент был выдан одной государственной структурой другой, то есть задача была не просто подтвердить авторские права. После выдачи патента информация становилась доступной широкой

публике, что могло являться частью информационной кампании, организованной Трехсторонней группой.

Согласно официальным данным, впервые агрегаты БТМ стали использоваться в США в 50-е годы при строительстве противоядерных бункеров, предназначенных для эвакуации членов правительства и военного командования в случае начала ядерной войны. Об этих проектах слышали многие, и наверняка кто-нибудь вспомнит такое название, как, например, Северо-Американское аэрокосмическое управление, для которого был сооружен бункер под городом Шайен (штат Колорадо).

В 1980-е годы, в связи с увеличением ассигнований на военные расходы правительством Никсона, объекты были расширены, планировалось также построить здесь дополнительные шахты для крылатых ракет. Завершить проект предполагалось в 1990 году. По условиям контракта фирма-подрядчик обязывалась прорыть на западе США туннель длиной свыше 320 километров, который бы пронизывал насеквозд горную гряду. Для работ такого масштаба весьма пригодились бы несколько ядерных буровых машин.

При прокладке туннеля такой длины при помощи обычной БТМ на поверхность необходимо было извлечь миллионы тонн грунта и каменной крошки, которые могли бы оказаться замеченными со спутников, тогда как ядерная буровая машина не создавала подобной проблемы. Если главный вход в туннель находился под землей, и попасть к нему можно

было только через другие туннели, соединяющиеся с основным, местоположение объекта сохранялось в полной тайне. В случае начала ядерной войны вход в туннель был бы замурован, и баллистические ракеты, рассредоточенные по боковым отсекам, оказались бы погребенными вместе с расчетами. По истечении определенного времени (вплоть до нескольких лет) расчеты, вооружившись ядерными буровыми машинами, проложили бы себе путь на поверхность в соответствии с заранее составленными планами. Затем по противнику были бы выпущены крылатые ракеты, которые стерли бы его с лица земли.

Мы не можем ни подтвердить, ни опровергнуть слухи относительно существования такого туннеля. Трудно сказать, был ли он построен на самом деле или весь проект являлся очередной «уткой». По мнению автора, сооружение туннеля было не просто возможно, но и вполне вероятно. Более того, я даже готов предположить, что глубоко под землей на аэродромах стояли армады «летающих дисков», с помощью которых было легко выбраться из пораженной радиацией зоны либо вовсе покинуть Землю.

Когда в 50-е годы Трехсторонняя группа приступила к вывозу секретного комплекса из Британской Колумбии в США, все вышеперечисленное находилось только на стадии проектирования. Мы уже пытались описать вероятное устройство англо-канадской базы. Возможно, у американской базы имелись кое-какие отличия, но в том, что касается режима секретности, все сохранилось более или менее по-

старому. В 1950-е годы наука ещё не достигла той степени развития, когда сделалось возможным создать спутники-шпионы или самолеты, способные незаметно перемещаться над территорией США, так что Трехсторонней группе не было нужды делать дополнительные шаги для маскировки базы. Как и на прочих военных объектах, в Уайт-Сэндсе были установлены определенные меры безопасности, и охрана зорко следила за всеми подходами к объекту.

Сложная дилемма встала перед Трехсторонней группой на рубеже 60-х и 70-х годов. Дело было в том, что советская разведка, безусловно, имела информацию обо всех действующих американских военных базах, и в случае начала войны они становились наиболее вероятной целью. С учетом того, что в те времена межконтинентальные баллистические ракеты у обеих сторон не отличались высокой точностью, объект, даже будучи расположен на периферии, мог быть поражен прямым ударом.

Таким образом, необходимо было подыскать для базы новое место, которое, помимо всего прочего, подходило бы для сооружения подземного комплекса. Впрочем, такое место уже было. В 50–60-е годы власти были крайне заинтересованы в том, чтобы сохранить в секрете технологию «U-2», который тогда считался самым лучшим американским военным самолетом. Точно так же, как о существовании самолета-невидимки «F-117» широкой публике стало известно только после начала войны в Персидском заливе. «U-2» базировались на аэродроме, по-

строенным на месте высохшего озера Грум в пустыне Невада. Поблизости проводились испытания ядерного оружия, поэтому местность находилась под пристальным наблюдением, и воздушное пространство было закрыто для обычных авиарейсов. Помимо этого, в радиусе многих километров не было жилья.

База была построена в спешке, в 1955 году, буквально за несколько месяцев до прибытия сюда первого самолета. Из-за отсутствия дорог все необходимое приходилось доставлять по воздуху. Обычно летчики получали инструкции из некоего анонимного диспетчерского пункта, и только в последнюю минуту замечали с трудом различимую взлетную полосу. В 50-е годы здесь базировалась учебная эскадрилья «U-2»; со временем на месте временных бараков появились более солидные здания. Но при этом база по-прежнему оставалась секретной и удаленной от жилья.

В начале 60-х здесь вполне могли начаться эксперименты с «летающими дисками». В это же время были разработаны планы по перенесению сюда проекта «Альфа». Местность со всех сторон окружена горами, что идеально для производства дисков типа «Альфа» и «Бета». Окрестности озера Грум использовались как тренировочный аэродром для «U-2». А диски базировались в 24 километрах южнее, на озере Папуз. В начале 60-х Трехсторонняя группа доставила сюда по воздуху оборудование для прокладки туннелей, видимо, рассчитывая создать в

этом районе постоянный плацдарм. По свидетельству одного из очевидцев, база имела название «ES-4», но как расшифровывается эта аббревиатура, до сих пор неясно.

Не так давно на озере Грум проходили уникальные летные испытания, в которых принимали участие самолеты, доставленные сюда из разных стран. Летчики устраивали показательные воздушные бои между западными новинками и «МИГами». Кроме того, здесь же испытывались американские военные самолеты: «F-117», бомбардировщик «B-2», а самое главное, наследник «U-2» — «SR-71» «Блэкберд», который летчики прозвали «кораблем пришельцев».

В 90-е годы правительство США принялось скрывать близлежащие от озера Грум земли. Теперь вся местность оказалась скрытой от постороннего взгляда. Было время, когда любопытные, взобравшись на горную гряду в 45 километрах от базы, имели возможность разглядеть ее в сильный бинокль. Но когда территория приобрела статус федеральной, доступ на гряду был закрыт. Именно с этого момента по окрестностям поползли слухи о секретном комплексе на озере Грум. Возникает закономерный вопрос: зачем правительству понадобилось вводить повышенные меры безопасности, если речь идет об испытаниях старых «МИГОв»? Все подходы к зоне были перекрыты, в нескольких километрах от дороги появились вооруженные посты, причем охранникам было дано указание стрелять на поражение в любого, кто ослушается приказа поворачивать назад.

Возможно, кто-нибудь из читателей слышал о «Дримленде» (страна грез), или Зоне-51. Собственно, Зона-51 — это кодовое название воздушного пространства над озером Грум, хотя сейчас у большинства оно вызывает ассоциации с пришельцами из Космоса и НЛО. Как недавно выяснилось, выражение «голубые огни», которые я выбрал в качестве названия книги, также служило кодом, которым пользовались авиадиспетчеры во время летных испытаний. Какого рода эксперименты здесь проводились, остается только гадать.

Долгое время ходили слухи о том, что на объекте «ES-4» делаются попытки понять устройство и воссоздать технологии разбившихся или полученных в результате обмена «летающих тарелок». А некоторые уфологии даже намекают на то, что правительство США заключило с пришельцами договор о сотрудничестве. По их мнению, именно пришельцы стоят за всякого рода экзотическими проектами: от генетической инженерии и человеческого клонирования до постепенного превращения населения планеты в «единую межгалактическую нацию». Однако никаких фактов в поддержку этой гипотезы предъявлено не было.

Безусловно, база на озере Грум существует. На фотографиях, сделанных с горной гряды еще до закрытия этой зоны, четко видны строения и большой радар. По-прежнему существуют специальные рейсы из Лас-Вегаса, которыми сюда доставляют обслуживающий персонал. Прежде можно было также

увидеть автобусы с затемненными стеклами, курсирующие между двумя высохшими озерами.

На данный момент мы располагаем показаниями лишь одного свидетеля, решившего пролить свет на тайную деятельность Зоны-51. Это Боб Лазар, физик, предположительно работавший на объекте в качестве инженера. С его слов, база состояла из девяти подземных ангаров, разделенных стенками, в каждом из которых стояли различные модели «летающих блюдец».

Надо сразу заметить, что это замечание вполне может соответствовать действительности, поскольку в зоне был расположен главный полигон для испытания «летающих дисков» или завод по их ремонту. Таким образом, нет ничего фантастичного в том, что в ангарах хранились старые и новые модели дисков. Лазар также подробно описывает меры безопасности, которые были установлены на объекте: за спинами конструкторов и учёных постоянно маячили солдаты, пресекающие посторонние разговоры. Мне уже приходилось слышать схожие истории от людей, которые в начале 80-х работали на строительстве шахт для американских межконтинентальных ракет на военной базе «Гринэм Коммон» в Великобритании. Все они жаловались на постоянную слежку, вплоть до того что охранники чуть ли не сопровождали их в туалет. Так что в этом аспекте показания Лазара также не вызывают нареканий, и тем не менее кое-какие концы у него явно не сходятся.

Прежде всего, творческой работой нельзя заниматься под дулом пистолета — ученому или конструктору необходим хотя бы некий минимум свободы. Кроме того, вне зависимости от того, с чем именно имела дело конструкторская группа — истребителем-невидимкой или «летающим диском», — ей так или иначе предписывалось держать язык за зубами, и принуждение тут совершенно излишне. Спросите хоть у служащих калифорнийской компании «Локхид», которые на протяжении десятилетий занимались разработками сверхсекретных военных самолетов. Все они очень ценят свою работу и понимают важность хранить тайну. По этой причине у нас нет никаких оснований подозревать, что режим на объекте «ES-4» отличался особой репрессивностью. Охранники действительно следили за тем, чтобы на объект не проник никто посторонний, но отнюдь не по тем причинам, которые называет Лазар. По его словам, «летающие диски», которые находились на объекте, имеют внеземное происхождение.

Возможно, Лазару повезло: однажды он сумел заглянуть внутрь ангаров, когда раздвижные стенки между ними были открыты. Кстати, когда его попросили более подробно описать внешность пришельца, он явно смущился и сказал, что вполне возможно, это был манекен для исследования эргономического эффекта в аппаратах, над которыми он работал.

Стоит еще добавить, что организация уровня Трехсторонней группы никогда не приняла бы на

работу человека с такой, как у него, биографией. Его последующие неприятности с законом только подтверждают этот аргумент. Например, Лазар уверял, что имеет два высших образования: закончил Калифорнийский технологический университет и Массачусетский технологический институт. Однако исследование, проведенное в начале 90-х годов, показало, что ни в одном из этих учебных заведений он даже не числился. То же самое можно сказать и о преподавателях, которых он называет своими учителями. Более того, Лазар не смог точно сказать, сколько времени он проработал на базе, называя разные сроки — от четырех месяцев до шести. Это звучит по меньшей мере странно, тем более что впервые он публично заговорил вскоре после того, как ушел с работы. И главное, Лазар не предъявил никаких доказательств в подтверждение своего рассказа. Однажды он показал корешок от чека с кодом Отдела морской разведки. Однако при проверке тот оказался запасным.

Не хочу переходить на личности, но все-таки сделаю несколько замечаний по поводу описания планировки «ES-4». Во-первых, мнение Лазара основано на обрывках разговоров, которые ему удалось услышать от других сотрудников, причем в его интерпретации достаточно много вольностей, хотя уфологи выдают его фантазии за непреложные факты. Во-вторых, скорее всего, Лазар действительно работал на «ES-4», но взяли его туда отнюдь не за технические таланты. Некоторое время он прорабо-

тал в лаборатории Лос-Аламос под руководством знаменитого физика Эдварда Теллера, и, по словам Лазара, это знакомство помогло ему устроиться на «ES-4». Но, думаю, все было не совсем так. Теллер действительно предложил его кандидатуру, хотя знал, что Лазар не подходит на должность.

Возможно, кто-то из Трехсторонней группы по-просил Теллера найти человека, которого в будущем можно было бы использовать как дезинформатора. Таким образом, Лазар стал играть роль своего рода приманки. Контракт с ним был расторгнут, после того как однажды вечером он прикатил на базу вместе с женой, свояченицей и приятелем-уфологом, чтобы показать гостям испытательный полет. Незваные посетители были остановлены охраной; Лазар был тщательно допрошен, а затем вернулся в Лас-Вегас.

Первые разоблачительные выступления Лазара в 1989 году до такой степени подогрели интерес общественности, что командованию ВВС пришлось делать публичное разъяснение. В конце концов, они признали существование базы на озере Грум, но ни словом не обмолвились о ее специфике. Но не могли же они поведать всему свету о том, что на протяжении сорока лет некое секретное агентство строит «летающие диски», используя для этих целей базы на озерах Грум и Папуз. Страны — участники Трехсторонней группы были заинтересованы в том, чтобы вся информация держалась в тайне, а наилучшее средство сохранить секрет — это предложить

публике альтернативное объяснение, в нашем случае — маленьких зеленых человечков.

Впрочем, наша книга посвящена отнюдь не Зоне-51 и не Бобу Лазару. Это лишь малая часть истории. Непропорционально много внимания этой теме уделено потому, что показания Лазара стали единственной трещинкой в доныне непроницаемой броне. В последние годы интерес к Зоне-51 вырос до такого масштаба, что власти были вынуждены перенести часть программы в другое место — Зону-13, хотя опять же нельзя сказать наверняка, насколько эта информация достоверна. У нас нет ни фотографий, ни свидетелей очевидцев, которые бы посетили эту зону, так что последнее сообщение вполне может быть «уткой».

Вполне возможно, что наряду с объектами в пустыне Невада Трехсторонняя группа по-прежнему продолжала использовать канадский комплекс, хотя бы по причине его изолированности. Возможно, с ним продолжали сотрудничать несколько британских компаний и австралийских фирм, расположенных в пустынной части материка.

В местечке под названием Пайн-Гэп, неподалеку от Элис-Спрингс находится крупный радиолокационный центр, принадлежащий американскому Управлению национальной безопасности, который вполне мог быть использован для слежения за перемещением дисков. Скорее всего, Управление было партнером Трехсторонней группы, тем более что та все равно не могла скрыть от него свои секреты, по-

скольку диски «Альфа» пользовались теми же каналами связи, что и обычные летательные аппараты (хотя и пользовались хитроумным шифром).

Таким образом, можно с более или менее полной степенью уверенности утверждать, что Управление национальной безопасности имело самое непосредственное отношение к проекту: оно тщательно пресекало все потенциальные утечки информации относительно деятельности Трехсторонней группы.

Штаб-квартира Управления национальной безопасности расположена в месте под названием Форт Джордж Дж. Мид, в штате Мэриленд. В 1982 году здесь открылся огромный подземный компьютерный центр, занявший почти десять акров земли, который был оборудован самыми мощными современными компьютерами, в том числе по меньшей мере двумя суперкомпьютерами «КРЕЙ». О том, чем занимается этот центр, можно лишь строить догадки. Он устроен по типу небольшого городка, в котором есть все необходимое: собственный колледж, магазины, парикмахерские, почта, медицинские учреждения и прочее. Помимо того, он имеет автономную систему электроснабжения; возле ограждения, по которому протянута колючая проволока, постоянно дежурят наряды полиции.

Официальные функции Управления национальной безопасности состоят в прослушивании, расшифровке и анализе электронных телекоммуникационных сообщений, передаваемых по всему миру. Помимо штаб-квартиры в Форт Джордж Дж. Мид и

компьютерного центра в Пайн Гэп, Управление национальной безопасности имеет посты прослушивания по всему миру — один из этих постов находится в Менуиф-Хилл (Северная Англия). Каждый из них действует как ретрансляционная станция, которая непрерывно передает перехваченную и расшифрованную информацию через спутник в Мэриленд. В связи с распространением Интернета и сотовой связи Управлению национальной безопасности стало значительно сложнее справляться со своими задачами. Возможно, в будущем их роль будет пересмотрена и сведется исключительно к расшифровке данных.

В 50—60-е годы многие наблюдатели НЛО рассказывают о визитах к ним загадочных «людей в черном», которые обычно появлялись на следующий день после «контакта с пришельцами» и пытались принудить их к молчанию. Уфологи не приняли эти показания во внимание, счтя их параноидальным бредом.

Естественно, придерживаясь версии космического происхождения «летающих тарелок», они не могли догадаться о роли, которую в этих историях могло играть Управление национальной безопасности. Этот гигантский секретный аппарат с мощной технической базой, который по числу сотрудников превосходит ЦРУ, вполне мог стоять за этими визитами. Управлению ничего не стоило фиксировать телефонные разговоры, в которых упоминались НЛО. Затем сотрудник секретного подразделе-

ния приходил к человеку на дом и пытался уговорить его поменьше болтать на эту тему. Хотя среди очевидцев НЛО подавляющее большинство было вполне нормальными людьми, тем не менее на примере радиоспектакля «Война миров» прекрасно видно, насколько легко поддается манипуляциям публика, особенно когда речь идет о чем-то таинственном и необъяснимом.

Во время написания этой книги функции УНБ не переменились. Оно по-прежнему следило за информацией и оказывало помощь Трехсторонней группе. Однако той была также необходима поддержка других учреждений. Наиболее вероятным кандидатом было Национальное разведывательное отделение, которое занималось сбором информации через систему спутников-шпионов.

Не будем забывать и о британском аналоге УНБ со штаб-квартирой в Челтенхэме, который снабжался данными из Менуиф-Хилл в рамках программы «Эшелон». Эта программа позволяла сортировать телефонные разговоры и факсы по ключевым словам. Например, при произнесении слова «НЛО» на ретрансляционной станции включалось записывающее устройство: быть может, в последнее время запись сразу же переводится в компьютерный код. Таким образом, если правительство, организация либо индивидуал вдруг проявили бы повышенное внимание к Трехсторонней группе и ее деятельности, УНБ мигом стало бы об этом известно, и оно предприняло бы необходимые шаги, для того чтобы этот интерес был подавлен в зародыше.

Одно время уфологи связывали УНБ, НРО и другие подобные организации с грядущей высадкой инопланетян и установлением ими власти «мирового правительства». Называли они среди прочих и Федеральное агентство по чрезвычайным ситуациям, обвиняя его в том, что оно ведет Америку к неминуемой катастрофе. Федеральное агентство по чрезвычайным ситуациям имело в своем распоряжении один или два координационных центра. Один находится возле города Блюмон в штате Виргиния и представляет собой гигантский подземный бункер площадью более 18 580 квадратных метров, который обслуживаются около 900 человек. В 50-е годы на строительство этого объекта было потрачено более миллиарда долларов. Вместимость бункера — около двух тысяч человек.

Было принято считать, что в случае войны бункер НОРД, будучи хорошо известен потенциальным противникам, может быть подвергнут массированной ядерной бомбардировке, меж тем как бункер в Виргинии сможет автономно функционировать в течение нескольких месяцев. В бункере были построены собственный крематорий и несколько водохранилищ, оборудованы радиоточки и телестудия (как часть запасной системы радио- и телевещания), электростанция и компьютерный центр.

Другой объект располагался примерно в восьми километрах к северу от Кэмп-Дэвида — президентской загородной резиденции. Более известный под названием «Вороний утес», или «Зона Р», он был со-

оружен Трумэном в 1949 году в качестве секретного отдела Пентагона. Этот центр, персонал которого составляет 350 человек, является звеном незримой цепи из около полусотни секретных баз, рассеянных по всей территории США. Все они имеют либо военное, либо гражданское подчинение и финансируются из «черного бюджета», то есть сведения об их доходах и расходах не фигурируют в открытых источниках. Все относящиеся к ним финансовые операции скрыты где-то в недрах огромного военного бюджета США, который даже после окончания «холодной войны» исчисляется сотнями миллиардов долларов. При таком бюджете легко скрыть не только расходы на строительство и поддержание базы, но и разработку бомбардировщиков-невидимок, сверхсовременных ядерных подводных лодок и, разумеется, проекты Трехсторонней группы.

Трехсторонняя группа также сотрудничала с частными производителями, например, при проектировании бомбардировщика-невидимки. С самого начала эти контакты были чрезвычайно важны, поскольку ей постоянно требовалось опытные кадры — не столько для строительства баз, сколько для конструирования дисков.

Военно-промышленный комплекс, как порой называют этот мощный конгломерат, безусловно, оказывал сильное влияние на мировую политическую систему. После войны такие компании, как «Нортроп» и «Локхид» стали синонимами «черного» самолетостроения (то есть имели неучтенный бюд-

жет). Во время «холодной войны» они процветали в финансовом отношении, но после распада СССР ситуация несколько усложнилась.

Для проекта «летающих дисков» постоянно требуются новые идеи, ибо топтание на месте грозит обернуться потерями тех позиций, которые были достигнуты за предыдущие полвека, причем отставание уже никогда не удастся преодолеть. Не успела Трехсторонняя группа вложить гигантские средства в проекты «Альфа» и «Бета», как военные предприятия, с которыми она сотрудничала, решили последовать ее примеру.

В частности, компания «Нортроп», известная как разработчик бомбардировщика «Б-2», обзавелась весьма подозрительным объектом на юге Калифорнии, в предместье города Ланкастер. По слухам, эта база занимает сорок два этажа под землей и связана с соседними подземными объектами секретными подземными туннелями, по которым ходят транспорт. Одни говорят о трамваях, другие — о «летающих блюдцах». Как бы то ни было, здесь производится продукция, которая явно имеет секретное предназначение. Объект пересекает длинная полоса, напоминающая взлетную, по оба ее конца стоят здания, спрятанные в штольни. Посреди полосы виднеется некое приспособление с затвором наподобие фотоаппарата, из которого торчит совершенно фантастическая опора высоковольтной линии, увенчанная плоской пятиугольной антенной. Антенна, видимо, предназначена для передачи и приема сигналов радара, отражающихся от дальних целей.

Почти идентичные объекты принадлежат «Макдонанел-Дугласу» и «Локхиду» — один расположен в аэропорту Грей Бат, другой — в аэропорту Хеллендейл. Интересно, что заставило эти компании стать сотрудниками и поделиться друг с другом технологическими секретами? По моему объяснению, все эти объекты на самом деле являются собственностю американского правительства, а военные компании выполняют функции «арендаторов». Люди, живущие в окрестностях этих баз, по ночам часто замечают странные лучи света. Вероятно, эти явления все-таки имеют большее отношение к проектам Трехсторонней группы, чем к заговору «пришельцев».

Но наша история о секретных подземных базах окажется не полной без рассказа об отеле «Гринбрайер» в городе Уайт-Сульфур-Спрингс (Западная Виргиния). К началу XX века этот отель постройки 1780 года превратился в огромный роскошный особняк. В 1930 году он обзавелся даже собственным аэродромом. Во время Второй мировой войны отель был переоборудован в военный госпиталь, а в 1948 году вернулся к прежним функциям. В расчете поднять репутацию заведения, хозяева в 1960 году пристроили к нему просторное крыло. Одновременно непосредственно под этим крылом федеральное правительство возвело монументальный бункер, который в случае ядерной катастрофы должен был вместить 535 членов Конгресса вместе с помощниками.

Этот бункер, площадь которого превышает 10 405 квадратных метров, является одним из самых крупных в своем роде, но самое поразительное состоит в том, что сами строительные работы не заметила ни единая душа... В течение более тридцати лет, вплоть до 1992 года, бункер ожидал «гостей», которые могли рассчитывать на все удобства, включая бассейн. Было здесь и множество других развлечений, способных отвлечь от печальных дум о царящей на поверхности ядерной зиме.

В 1979 году в «Гринбрайере» проходил турнир по гольфу. В городок приехали тысячи зрителей, вся эта толпа бродила по окрестностям, и опять же никто не заметил ничего подозрительного. Если все это было возможно построить в 60-е годы, вообразите себе, что делается сейчас! И подумайте, почему бункер перевели в категорию резервных? Быть может, в другом месте было построено нечто более надежное?

Безусловно, если Трехсторонняя группа существует — в той или иной форме, — то вся информация о ее базах является сверхсекретной. Мне ничего не известно о «супертуннелях», но в принципе они, конечно, возможны. То же самое можно сказать и о базе «ES-4» на озере Папуз. Но до тех пор, пока власти официально не признали их существование, мои слова остаются не более чем догадкой.

Заключение

Остерегайтесь, поймав тень, потерять суть.

Эзоп. «Собака и тень»

Реалисты не боятся результатов своих изысканий.

Ф. М. Достоевский.
«Последний литературный феномен»

Под все версии и гипотезы, которые изложены в этой книге, я стремился подвести логическую базу, избегая всякого рода домыслов и спекуляций. По этой причине я не стал пересказывать на этих страницах всевозможные мифы и слухи, хотя, признаться, такого рода искушение меня посещало не раз. В последней главе вы найдете «свидетельства», за достоверность которых я не поручусь. Иногда я буду снабжать их своим комментарием, тем не менее читатель имеет полное право делать самостоятельные выводы.

Версии, которые будут перечислены ниже, разбиты на несколько подгрупп, причем порядок изложения выбран мною абсолютно произвольно.

Прежде всего, давайте опять вернемся к нацистской Германии. В предыдущих главах уже описывались различные типы немецких дисков и приводились их летные характеристики. Однако некоторые

исследователи утверждают, что немцы строили не только одноместные и двухместные «Хаунебу», но и значительно более крупные аппараты, достигавшие до 300 метров в длину. Оснащенные мощными двигателями системы Шаубергера, эти аппараты были способны доставить немецких космонавтов на Марс. Более того, я собственными глазами видел документ 1938 года, сообщающий о начале работ над таким диском, а также фотографии с изображением их макетов.

Но, по-моему, нацисты выдавали желаемое за действительное. У них не было технических возможностей осуществить такой гигантский проект. Кроме того, они бы не смогли сохранить его в тайне, тем более на протяжении многих лет. Начиная с осени 1944 года война близилась к неминуемому завершению, и СС, прекрасно об этом зная, перевела большую часть секретных проектов в другие места.

Для того чтобы сконструировать диск, как я уже говорил, требуется горстка рабочих и охранников. Совсем иное дело — трехсотметровый летательный аппарат. Вообразите себе, сколько бы для этой работы понадобилось инженеров и металлургов, и при том ни один из них до сих пор не проговорился. Кроме того, неясно, что случилось с аппаратом после войны? Может, он после межгалактического путешествия приземлился где-то в Антарктике или Южной Америке? Затем взял на борт Гитлера и его сторонников и доставил на Луну? Нет, тут явно что-то не сходится.

После войны многие уфологи упирали на то, что немецкой конструкторской группы не существовало в природе. В 1950 году в газете «Шпигель» появилась статья за подписью Шривера, в которой утверждалось, что проект дисков в Германии находился на стадии чертежей. Впрочем, насколько можно доверять этой заметке? После войны Шривер, скорее всего, тайно работал на профашистскую группу «Одесса». Допустим, он был реальной фигурой, а не репортерской выдумкой или плодом болезненного воображения.

Кто может поручиться за то, что его статья не была хитрой «ловушкой»? В 1950 году, когда она была опубликована, Трехсторонняя группа действовала уже два года, и Шривер мог, оказывая ей услугу, намеренно ввести читателей в заблуждение. Именно в это время стал складываться миф о «летающих блюдцах», и такого рода прикрытие должно было отвлечь внимание публики от высокотехнологичных проектов. Убедив всех, что диски не имеют отношения к Германии, власти внедрили в общественное сознание миф о пришельцах из Космоса.

В 1957 году в Германии была опубликована книга майора Рудольфа Лузара о немецком секретном оружии времен Второй мировой войны. В книге среди многое прочего упоминались диски, но конкретных фактов приводилось крайне мало. Судя по всему, автор взял статью Шривера и, развив его гипотетические посылки, представил их как непреложную истину. Не особо утруждая себя доказательства-

ми, он даже обрисовал характеристики «летающих дисков», а кроме того, привел иллюстрацию, которая при ближайшем рассмотрении оказалась нижней частью лазерной пушки. Два года спустя книга Лузара была переведена на английский язык и передана на рецензию в Национальный комитет по аeronавтике. Директор комитета Хью Драйден заметил, что немцы не могли сконструировать диск с теми характеристиками, которые приводит Лузар.

Он не отрицал саму идею его существования, только опроверг приведенные в книге цифры.

В любой дезинформации всегда содержится крупица правды, нужно только уметь ее вычленить, очистив от шелухи фантазий. Правда, бывают и иного рода сообщения, лживые от первого до последнего слова. В книге Лузара в глаза бросаются совершенно фантастические детали: камеры с мгновенно открывающимися затворами, диски, летающие на невероятных скоростях. Но что, если во всем этом имеется доля истины и немецкие диски действительно существовали? Тогда его гипотеза вступает в противоречие с более ранними высказываниями Шривера.

А теперь перенесемся в 1989 год и вспомним рассказ Роберта Лазара об объекте «Es-4». Быть может, в его свидетельстве также имеются элементы правды: соединенные ангары, диски и т.д. А что, если взглянуть на этот случай под иным углом? Обратите внимание на зозвучность имен: Рудольф Лузар и Роберт Лазар. Что, если второе имя — это американизиро-

ванный вариант первого? Что это: простое совпадение или нечто большее? Тайный знак, который нам подает Трехсторонняя группа? Как мы уже видели, в рассказе Лазара множество противоречий. Но можно ли на этом основании делать вывод о наличии связи между этими двумя историями?

По мнению некоторых людей, немецких дисков не существует, поскольку никто их не видел. Такое мнение выглядит чересчур упрощенным. Возьмем, например, немецкий проект «Хадубранд» (названный так по имени одного из героев древнегерманского эпоса). Кое-кто считает, что, будь этот проект осуществлен, Германия получила бы смертоносное оружие, которое, возможно, могло обеспечить победу Третьему рейху. При этом, несмотря на полное отсутствие доказательств, мало кто сомневается, был ли такой проект.

Я лично отношусь к нему со скепсисом, зная, что Гитлер отнюдь не благоволил к «чудо-оружию» такого рода. После отравления газами на Западном фронте во время Первой мировой войны он твердо решил никогда не применять оружия, которое может быть легко скопировано и усовершенствовано противником. «ФАУ-1» и «ФАУ-2» не попадали под эту категорию, то же самое до известной степени относится к дискам. Смертоносные лучи, напротив, могли быть пущены в ход против немецких войск и гражданского населения, попади их образец в руки врагов — равно как и радиоактивная бомба «ФАУ-4» или нервно-паралитический газ «зарин».

Несмотря на весь фанатизм, Гитлер был патриотом и не хотел рисковать даже на последнем этапе войны, поэтому проект «лучей смерти» был заморожен. Даже если он и существовал на самом деле, то был либо похищен СС, либо захвачен союзниками. Кстати, по схожим причинам союзники не стали воспроизводить «ФАУ-1» и «ФАУ-2». Они прекрасно видели, что, несмотря на технически хитроумные решения, оба типа оружия не обладают высокой стратегической ценностью. Хотя, конечно, роль «ФАУ-2» в послевоенных космических исследованиях трудно переоценить.

Ни одна из технологий сама по себе не могла гарантировать победы, они лишь поднимали военное искусство на иной уровень. Но такое положение было не всегда; иногда новое оружие давало армии очевидный стратегический выигрыш, удлиняя сабли и облачаясь в латы, вооружаясь мушкетами и пушками и, наконец, пулеметами, подводными лодками и танками, она приобретала явные преимущества перед противником.

После Первой мировой войны, однако, если не считать атомный проект, основной упор стал делаться на совершенствование старого оружия, а не на изобретение нового. Истребители стали более быстрыми и маневренными, но их технология принципиально не изменилась. Броня у танков стала более прочной, пушки увеличились в размере, хоть и остались по-прежнему тяжеловесными и уязвимыми, если действовали без прикрытия. Принципиаль-

ное отличие Второй мировой войны от всех прочих состояло в ее масштабности. Основной тактикой стал подрыв индустриальной базы противника. Однако страна, способная произвести больше самолетов, танков и подводных лодок, не обязательно выходила победительницей.

Атомные бомбардировки Японии были вызваны тем, что американское командование не захотело высаживать на острова десант, предчувствуя, что для солдат это может обернуться массовой бойней в духе Первой мировой войны. Для народа, готового идти на смерть ради императора, американское «техническое превосходство» было пустым звуком. В Германии, однако, никто не требовал совершать национальное харакири во имя Гитлера.

Разумеется, далеко не каждый немец был членом нацистской партии. В конце 1944 года здесь осталось не так много фанатиков, способных на яростное сопротивление. По мере того как боеспособность армии снижалась, падал и боевой дух. Союзники, напротив, обретя полное воздушное превосходство, использовали его в полной мере, сея разрушение и хаос. Война была уже проиграна, и применять диски на последних этапах не имело смысла.

Возможно, по этой причине Каммлер свернул проект и вывез его из Германии. С тех пор многие люди, включая нацистскую верхушку, задавались вопросом: могла ли Германия продолжать работы над дисками? По-моему, на последних стадиях войны Германия могла бросить весь свой промышленный

потенциал на одну или две главные разработки. Реактивный истребитель «Хе-162» был создан буквально за три месяца, пройдя все стадии — от чертежей до испытательных полетов и серийного производства, которое практически сразу было приостановлено в связи со вступлением войск противника. Технология «Хаунебу» была ненамного сложнее, и, сложись обстоятельства иначе, «Хаунебу» вполне могли быть запущены в производство.

Однако это оружие в принципе не могло принести немцам победу. Наладь они производство дисков до окончания войны, события, возможно, пошли бы по следующему сценарию. Первый же диск, сбитый над территорией противника, был бы мигом разобран на части и воспроизведен инженерами, и в скором времени пилоты союзников летали бы на них вместо «Р-51», «Спитфайр» и «В-17». Ситуация была патовая. Германия уже потерпела поражение. А попади та же технология в СССР, «холодная война» довольно быстро переросла бы в «горячую».

В принципе, сложись в мире иная обстановка, диски использовались бы вместо самолетов для путешествий — это было бы значительно дешевле и проще. Однако такое предприятие было слишком рискованным. Вообразите себе на минуту группу террористов или диктатора, вооруженных эскадрильей «летающих дисков». В этом случае мы нигде не могли бы чувствовать себя в безопасности. Если чертежи дисков действительно оказались у британцев, стоит ли удивляться их молчанию? Сегодня в мире

еще меньше политической стабильности, чем полвека назад, и было бы весьма опрометчиво предавать такого рода информацию гласности. Припомните хотя бы, какое количество войн и локальных конфликтов пришлось на 90-е годы.

Однако у этого вопроса есть и другая сторона. Если завтра начнется Третья мировая война и «летающие диски» будут поставлены на вооружение, как при этом поступит противник, обладающий ядерным оружием? Он может почувствовать себя загнанным в угол и увидеть единственное решение в нанесении превентивного ядерного удара. То, что диски не несут оружия, значения не имеет, одного их появления будет вполне достаточно, чтобы нажать красную кнопку. Поэтому одна из основных причин, по которой вся информация на эту тему держится в секрете, — это страх эскалации. Работы над дисками могут продолжаться до тех пор, пока аналитики и уфологи верят, что на них летают пришельцы.

И все-таки «летающие диски» существуют. Нет ничего сверхъестественного в аппарате «Силвер Баг», а ведь он появился сорок пять лет назад. Вряд ли разработчики остановились на этом уровне. О проекте «Силвер Баг» нам стало известно только потому, что этот секрет давно устарел и с тех пор появились модели новых поколений.

Возьмем для сравнения истребитель-невидимку «F-117», созданный по технологии «стелс». На самом деле, этот самолет является многофункциональным и может служить одновременно бомбардировщи-

ком и перехватчиком. Впервые он был активно применен в войне против Ирака 1990—1991 годов. Однако первые полеты «F-117» относятся еще к 1978—1979 годам, а в 1984 году началось его оперативное использование. Это было за шесть лет до операции «Буря в пустыне». То есть все эти годы информация о «невидимке» тщательно умалчивалась. Еще один пример — межконтинентальный стратегический бомбардировщик «B-2», разработанный знаменитой фирмой «Нортроп» с применением технологии «стелс». Впервые о его существовании было объявлено в 1988 году, хотя первые образцы сошли с конвейера еще в 1977-м.

Стоимость одного такого бомбардировщика превышала 1 миллиард долларов. Из некоторых опубликованных данных явствует, что работы по его проектированию обошлись в астрономические суммы. На финансирование программы было выделено 23 миллиарда долларов, то есть вдвадцать раз больше, чем на исследования в области СПИДа. Одно время было принято считать, что этот бомбардировщик слишком дорогостоящий, для того чтобы им рисковать, посыпая в зону конфликта. Как выразился сенатор Уильям Коэн: «Это все равно что посыпать «Роллс-Ройс» под пули, чтобы привезти продукты».

Иначе говоря, мост стоимостью 10 миллионов долларов не имеет смысла уничтожать при помощи самолета стоимостью один миллиард — значительно проще выпустить по нему ракету, которая обойдется налогоплательщикам в 200 тысяч долларов. То же самое можно сказать и по поводу дисков. Они че-

ресурс дорогостоящие, и применять их в боевых операциях нецелесообразно, если есть возможность пустить в ход ракеты «земля — воздух» стоимостью всего 50 тысяч долларов. Вспомните, сколько было возмущения по поводу потери одного самолета «F-117» во время войны в Югославии. Именно по этой причине мы, вероятно, никогда не увидим в небе эскадрильи дисков.

Да и кто из официальных лиц осмелится объявить об их существовании? Как он объяснит репортерам необходимость финансирования этой программы — ведь они наверняка спросят, зачем нужны аппараты, если их нельзя использовать по назначению? Причем общественность непременно заинтересуется также всей сопутствующей инфраструктурой: ангарами, секретными фабриками, испытательными аэродромами. Представим себе на минуту, что стоимость диска «Альфа» примерно равна стоимости «В-2» — один миллиард долларов. Оправданно ли в этом случае его боевое применение? При этом мне с трудом верится, что огромные потенциальные возможности дисков не нашли себе практического применения и последние все это время простоявали в ангаре.

Иначе говоря, мне кажется, самолеты наподобие «В-2» служат всего лишь официальным прикрытием, помогающим сохранить завесу тайны вокруг «летающих дисков». Если прежде появление НЛО объяснялось «атмосферной аномалией» или запуском метеозонда, то теперь в качестве аргумента выдвигались испытания «В-2». Для большинства такое объяс-

нение выглядело вполне убедительным и, кроме того, полностью отбивало интерес к этой теме. А если кто-нибудь продолжал настаивать на том, что видел именно диск, чиновник находил, что сказать.

Официально признать существование дисков — это, по сути, подарить странам-конкурентам технологию, дать возможность скопировать аппарат и таким образом утратить все стратегическое преимущество. Не лучше ли держать диски в закрытых ангарах и использовать в случаях крайней необходимости?

Прежде чем перейти к новой теме, позволю себе напомнить читателям, что программе «F-117» исполнилось уже двадцать лет. Учитывая возраст этих истребителей, можно предположить, что на вооружении ВВС США наверняка находятся и более современные аппараты. То же самое можно сказать и по поводу бомбардировщиков «B-2». Информация о них стала общедоступной только благодаря давлению Сената, который затребовал отчет по бюджетным расходам на эту программу. Может ли это означать, что у этих самолетов появился преемник?

В связи с этим мне хотелось бы сказать несколько слов о сверхсекретной программе «Аврора». Под эгидой этой программы велись разработки сверхзвукового самолета, побившего рекорд по скорости, ранее установленный самолетом-шпионом «Блэкберд SR-71». На некоторых документах, имеющих отношение к «Авроре», ясно видна надпись: «TR-3B» (возможно, она означает, что самолет принадлежит к третьему поколению и был разработан на основе «U-2» и «SR-71»). Первые прототипы «TR-3B» подня-

лись в воздух в середине 80-х годов, в начале 90-х было зафиксировано как минимум три полета. Программа «Аврора» имела огромный «черный» бюджет, среди прочего получая вливания от Фонда защиты воздушного пространства.

«TR-3B» — это большая черная треугольная машина, без выступающих крыльев или хвоста, бесшумная и, очевидно, невидимая для радаров. Стоящий на ней плазменно-ядерный двигатель являлся принципиально новым типом устройства.

В последние годы поступало немало сообщений от людей, которые видели походившие на «TR-3B» черные самолеты, которые сопровождали группы вертолетов или истребителей. Несколько лет назад была опубликована фотография, сделанная с метеорологического спутника, пролетавшего в районе Ла-Манша. На этой фотографии ясно различимы кольца, которые вполне мог оставить пролетавший на большой высоте самолет с плазменно-ядерным двигателем. Свидетели также обращали внимание на своеобразную вибрацию и низкий звук, от которого у них закладывало уши.

Я лично не сомневаюсь в том, что существуют различные модификации «TR-3B», которые были созданы в рамках сверхсекретной программы «Аврора» под руководством Трехсторонней группы. А теперь о том, каким образом эта информация хранится в секретности.

На протяжении уже многих лет президентов США и России повсюду сопровождают специальные агенты с небольшими черными чемоданчиками, наруч-

никами прикованными к запястью. В чемоданчиках находится устройство, в которое вводится шифр для запуска ракет, и аппарат специальной связи, по которому президент может отдать приказ о начале Армагеддона.

Хотите верьте, хотите нет, но американскому президенту содержание «ядерного» чемоданчика неизвестно. Таким образом, в случае экстраординарной ситуации он может положиться только на собственную интуицию, поскольку не имеет никаких инструкций на этот счет. На первый взгляд такое положение представляется странным и даже опасным: если уж президент не владеет ситуацией, то кто тогда? Ответ прост: генералы Стратегического авиационного командования. Уверен, что в России действует идентичная система.

«Но какое отношение это имеет к дискам?» — спросите вы. Самое непосредственное. По моему мнению, полная информация о дисках известна считанным лицам в правительстве США и странах — партнерах Трехсторонней группы. Возможно, политики слышали об «Авроре» и других подобных программах, которые служат «дымовой завесой» для сверхсекретных проектов.

В секретных разработках участвуют также и гражданские специалисты, но они, как правило, имеют строго очерченный круг обязанностей и не обладают доступом ко многим сведениям. В результате о сути проекта они могут составить только самое поверхностное представление. Режим на сек-

ретных предприятиях, возможно, не такой строгий, как это описывает Лазар, но некая степень защиты по-моему, даже естественна. Контроль на таких объектах в первую очередь направлен на то, чтобы не допустить утечки информации, которая, попав в руки противника, может привести к непредсказуемым последствиям. Если секреты вырвутся наружу, словно беды и болезни из ящика Пандоры, то вряд ли их удастся упрятать обратно. Следовательно, необходимо держать крышку плотно закрытой, то есть поступать именно так, как это делалось на протяжении последних пятидесяти лет.

Роль СССР в этой истории относительно невелика, однако, справедливости ради, приведу историю, которая неожиданно получила огласку в 50-е годы. Речь в ней пойдет о немецком офицере и инженере по имени Хорст Пинкель. Еще до войны между СССР и Германией действовал научно-технический обмен, в рамках которого последняя получала некоторые военные технологии вразрез с условиями Версальского договора.

В 1928 году в СССР для участия в одной из научных программ приехал Пинкель. Волей судьбы он оказался в Калуге, где неожиданно встретил своего соотечественника — ученого по имени Вальтер Левецов. Тот изобрел способ получения лучей, которые могут быть использованы как источник энергии (наподобие технологии беспроводной передачи энергии Теслы). Одиннадцать лет спустя, то есть уже после войны, Пинкель был интернирован. Вместе со

своей лабораторией он был отправлен в глухой уральский район, где по приказу Сталина должен был разработать на базе своего изобретения новый тип оружия.

В 1948 году появилась информация о том, что американский шпион вывез из России формулу изобретенного Пинкелем экзотического сплава. Якобы это был металл, предназначенный для построения летательного аппарата, концепция которого была основана на найденном Пинкелем принципе извлечения нового типа энергии. На самолете должна была также стоять лучевая пушка. К тому времени как эта история стала известна, в СССР уже были построены и испытаны (в районе Северного моря) пять таких летательных аппаратов.

Все это звучит достаточно интригующе, однако сразу же видны кое-какие нестыковки. Во-первых, если Пинкелю действительно удалось совершить подобный прорыв, то его немецкие начальники наверняка бы об этом узнали. Так почему же они не отозвали его из России летом 1941 года? Кроме того, следует также учесть, что до Второй мировой войны советская промышленность переживала не лучшие времена и вряд ли была в состоянии произвести новый сплав, не говоря уже о построении сложнейших летательных машин.

Я согласен с тем, что в самый разгар войны советский промышленный потенциал выглядел гигантским по сравнению с британским. Однако СССР сильно зависел от помощи западных союзников,

именно по этой причине мне не верится, что где-то в уральской глухомани находился научный центр, который занимался подобными разработками. Во время войны, например, немцы разрушили Днепрогэс, снабжавший все прилегающие районы электричеством, и местные власти не в силах были ничего сделать, пока из Америки не прибыло необходимое оборудование и детали.

Я уже говорил о том, что, по моему предположению, Каммлер переправил в Антарктику чертежи летательных аппаратов, а также группу инженеров и конструкторов, которые собирались воспроизвести «летающие диски» на базе сырья и материалов, поступавших к ним из Германии и Южной Америки. А несколько месяцев спустя прошел слух о том, что подводные лодки «U-977» и «U-530» эвакуировали из Германии Гитлера, Еву Браун, Бормана и других высших чинов рейха. Сама по себе эта гипотеза, казалось бы, не связана с «летающими тарелками», но, как мне кажется, следует досказать эту историю до конца — в том виде, в котором я ее слышал.

Сразу хочу оговориться, что, по-моему, такой побег был вполне реальным. При всем моем скептицизме следует признать, что версия самоубийства Гитлера при ближайшем рассмотрении оказывается шитой белыми нитками. Более того, побег Бормана — это установленный факт, но его дальнейшая участь доподлинно неизвестна. Кое-кто утверждает, что он был убит в Берлине советскими солдатами, но, поскольку конкретных доказательств у нас нет,

можно предположить, что он, имитировав свою смерть, позднее присоединился к Гитлеру.

Во-первых, тело Бормана так и не было обнаружено (по сообщениям журналистов, в 70-е годы в котловане, вырытом на одной из берлинских детских площадок, был найден его череп, однако ни единого анализа ДНК, насколько это известно автору, сделано не было). Во-вторых, ему, как помощнику Гитлера, безопаснее всего было пытаться скрыться в одиночку. В-третьих, если допустить, что Гитлер бежал из Берлина на маленьком самолете типа разведчика «Сторч», а затем пересел на реактивный бомбардировщик «Арадо-234», то сразу следует пояснить, что в этих самолетах места хватило бы только для троих: пилота, Гитлера и Евы Браун.

Быть может, в последние годы появились новые факты, которые могли бы приоткрыть завесу тайны над этим побегом? В процессе работы над книгой я случайно наткнулся на статью, которая описывала плавание Гитлера на борту подводной лодки, направляющейся на «Базу 211». По дороге они совершили остановку на острове Святого Георгия, где затем была основана секретная база. В 1982 году эта база сильно пострадала во время конфликта из-за Фолклендских островов. Поразительно. Как я уже не раз подчеркивал, по моему собственному убеждению, верхушке рейха удалось бежать от возмездия и при помощи групп «Одесса» и «Спайдер» найти себе приют в Южной Америке, где они жили под чужими именами.

После войны распространились слухи о нацист-

ских секретных базах в Патагонии — на юге Аргентины и в Чили. Говорили даже, что в джунглях, на границе Перу и Бразилии, действует некий «секретный легион СС». Эту версию выдвинул в своей книге в 60-е годы швейцарский исследователь и писатель Карл Брюггер. Он также утверждал, что обнаружил в Аргентине подземный город Акатор. Его рассказ во многом перекликается с арийскими мифами о цивилизации Врил.

Меж тем мне бы хотелось упомянуть еще одну секретную базу, которая неким образом может быть связана с НЛО. По слухам, она была расположена в Токийском заливе. Во время войны ее атаковал американский минный тральщик, оборудованный особым низкочастотным радаром, с помощью которого он определил ее местонахождение. Якобы этот корабль был потоплен НЛО, хотя все мои попытки отыскать дополнительные детали, проливающие свет на этот инцидент, оказались безуспешными.

Другая база находится на Лонг-Айленде в местечке Монтаук. Она была основана в 20-е годы; сначала здесь предполагалось разместить центр морских исследований, но затем планы переменились; в настоящее время база не используется. Обитатели близлежащего городка припоминают, что им часто случалось по ночам видеть таинственные огни. Помимо этого, они рассказывают о грузовиках, которые въезжали в деревянные сарайчики и исчезали (возможно, по специальным эскалаторам спускались на подземную дорогу).

Что это был за объект? На Лонг-Айленде распо-

ложено множество оборонных учреждений. Согласно некоторым данным, на базе Монтаук в рамках программы «Монарх» проводились зловещие эксперименты по контролю над сознанием. А неподалеку, в штате Коннектикут, базируются ядерные подводные лодки. В двадцати двух милях к западу находятся Национальные лаборатории Брукхэвен, в которых ставились эксперименты с атомами азота, которые, возможно, имеют отношение к «лучу смерти». Некоторые аналитики связывают их с произошедшей неподалеку катастрофой самолета «Трансурлд Эр Лайнз». А кое-кто даже настаивает на том, что в эксперименты замешано Федеральное агентство по чрезвычайным ситуациям, которое хочет захватить в стране власть и, установив военную диктатуру, ввести ряд ограничений, в том числе на владение оружием.

Это абсолютная чушь. Агентство по чрезвычайным ситуациям может воспользоваться своей властью только в случае экстраординарных событий, эта структура прежде всего служит для организации спасательных операций. Неужели кто-нибудь способен поверить, что в США возможен подобный переворот? Прежде всего, такого не допустит американский бизнес, которому не выгоден хаос на мировых рынках.

В предисловии к этой книге я уже говорил о том, что в последние годы наметилось некое смещение акцентов, и отчеты о наблюдениях НЛО изрядно потеснили сообщения о похищениях людей «при-

шельцами». В этих сообщениях даются довольно подробные описания различного вида «пришельцев».

Это полнейшая ерунда. Разумеется, люди могут совершенно искренне верить во встречу с инопланетянином, но где доказательства? Все до единой фотографии «пришельцев» были признаны подделками, эти «улики» лишь сбивают нас с толку и уводят в сторону от главной темы. Добавлю еще один аргумент: на изучение горы материалов уходит куча времени, но ни на дюйм не приближает нас к истине. Тем более что, насколько мне известно, пока нет ни одного серьезного доказательства существования «пришельца», если не брать в расчет снимков, запечатлевших неизвестных студентов или летчиков в форме.

Интересно, что многие жертвы так называемых «похищений» рассказывают, что «пришельцы» предъявляли требование уничтожить ядерное оружие. Это был самый разгар «холодной войны». А что, любопытно знать, могли бы захотеть от нас космические братья сейчас? Остановить глобальное потепление? Прекратить загрязнять планету и нещадно эксплуатировать естественные ресурсы Земли? Нет, это слишком банально.

Думаю, люди, которые «озвучивают» пожелания инопланетян, прежде всего высказывают собственную позицию. Проблема в том, что все большему количеству людей кажется, что они действительно побывали в «летающей тарелке». Согласно статистике, похищение инопланетянами в Америке пережило

10% населения — то есть двадцать пять миллионов человек.

Однако взглянем на этот вопрос с другой стороны. Подавляющее большинство так называемых «похищенных» наверняка слишком много смотрят телевизор, отсюда и воспаленное воображение, но чей-то рассказ все-таки заслуживает внимания. Но как примирить это утверждение с моим принципиальным неверием в инопланетян?

Классическое упоминание маленьких зеленых человечков, возможно, имеет рациональное объяснение. Мы живем на рубеже тысячелетий. Пятьдесят с чем-то лет назад были открыты ДНК и законы генетики, однако власти только недавно вслух заговорили о генетически измененной пище и клонировании. Быть может, таким образом нас хотят подготовить к грядущим прорывам в этих областях? Не думаю. И опять же хочу напомнить, что приведенные в этой главе гипотезы имеют под собой весьма зыбкие основы, так что не судите строго. Тем не менее в рассуждениях о «летающих тарелках» нельзя обойти стороной вопрос о сидящих в них пилотах. Потому давайте вместе проанализируем сообщения свидетелей.

Для начала попытаемся установить рост инопланетных существ. Обычно он колеблется в диапазоне от семидесяти сантиметров до 1,3 метра. Но, как известно, люди такого роста бывают — это карлики. Болезнь под названием карликовость, или нанизм, поражает железы внутренней секреции, останавливая рост, при этом конечности развиваются нор-

мально (или почти нормально). Одним из самых известных карликов считается Чарльз Шервуд Страттон. Прозванный П.Т. Барнумом «генеральским мальчиком-с-пальчик», он в возрасте 18 лет дебютировал в цирке. Тогда его рост был всего 83 сантиметра.

Однако бывали и более низкорослые карлики. Например, в Голландии жила карлица по имени Полин Мастерс, рост которой был всего 59,9 сантиметра (она умерла в восемнадцать лет). Разумеется, такие случаи — редкость, однако в разных частях нашей планеты встречаются «пигмеи», страдающие «бульдожьим синдромом». У них непропорционально крупная голова, приплюснутое лицо с глазами навыкате, крупный нос, а также короткие руки и ноги. Эти симптомы часто наблюдаются у африканских пигмеев, самых маленьких людей на Земле, обитающих в лесах Итури, — их средний рост около 137 сантиметров у женщин и около 144 сантиметров у мужчин.

Теперь сравним это с описаниями «зеленых человечков». Крупные головы, непропорциональные по отношению к торсу. Сходится. Глаза навыкате. Тоже. Единственное несоответствие — цвет кожи, хотя это может быть вызвано целым рядом факторов: начиная с питания и кончая средой обитания. Рассмотрим и крайний вариант: «зеленые человечки» накладывают на лицо грим, чтобы убедить нас в том, что они самые настоящие зеленокожие гуманоиды. Однако тем, кто пытается провести параллель между экипажами НЛО и пигмеями, трудно

будет объяснить следующее: по отчетам свидетелей, у пришельцев отсутствуют уши и рты.

Однако эта задача тоже решаема. Вообразим на минутку, что на дворе стоит 1955 год. Предположим, вам поручили подготовить специальные летные экипажи для пилотирования дисков небольших размеров. Понятно, что такие пилоты должны иметь совершенно определенный рост и вес. Итак, вы слышите о племенах пигмеев, которые были недавно обнаружены в лесах Амазонки, и отправляйтесь на их розыски. При помощи антропологов вы отыскиваете племя и постепенно входите к пигмеям в доверие.

Во время одной из встреч — без свидетелей и вдали от жилья — вы подаете сигнал «летающему диску» «Бета», и тот приземляется на опушке. Пигмеи приходят в ужас, их буквально парализует от страха — возможно, так на них подействовало электромагнитное оружие, вызывающее паралич. Дверь в диске открывается, и оттуда выходят люди в защитных костюмах, которые загоняют внутрь все население деревни. Затем диск взмывает в воздух, а антропологи докладывают местным властям, что встреча не состоялась и что им необходимо срочно вернуться домой. А тем временем диск доставляет обитателей деревни на какую-нибудь отдаленную базу, по дальше от любопытных глаз.

Позднее к перепуганным и ничего не понимающим пигмеям являются антропологи. Как бы они ни относились к своим обязанностям, они вынуждены подчиняться дисциплине и выступать единым фронтом или, по меньшей мере, делать вид.

А теперь несколько слов о базе. Помимо медицинского персонала, здесь наверняка имелась усиленная охрана — разве что место находилось в такой непролазной глуши, что оттуда нельзя было убежать кроме как на вертолете или диске. В любом случае на базе были ангары для транспорта, складские помещения, бараки для рабочих и «подопытных», а также большая больница.

Сначала исследовательская группа изучила психологические особенности пигмеев; детям давали уроки английского языка и арифметики. Затем были отобраны наиболее подходящие кандидаты; чтобы установить профессиональную пригодность, был создан специальный тренажер для низкорослых летчиков, и пигмеи проходили на нем испытания. Время шло, старики умирали, и, возможно, это был наилучший выход, поскольку жизнь всех прочих свелась исключительно к полетам на дисках.

Затем встала такая задача: как заставить пилота почувствовать себя частью аппарата, каким образом добиться полного слияния человека с машиной? Исследовательская группа приходит к выводу, что, лишившись некоторых органов, «подопытные» (они более не воспринимались как личности) станут более выносливыми. Они будут меньше уставать, мало есть и обходиться без сна. Постепенно была выработана следующая система: у «подопытных» умерщвляли некоторые участки мозга, отвечающие за память, чтобы стереть из нее воспоминания о прошлой жизни. Затем им пересаживали слуховой нерв, и они становились послушными и исполни-

тельными. Потом им удаляли мочки. Поскольку им больше не требовалось обоняние, им удаляли носы, оставив вместо них две дырки, чтобы можно было дышать. Затем решалась проблема еды и питья. Поскольку «подопытные» были намного меньше обычного взрослого человека, им нужно было меньше калорий. Чтобы сократить желудок, им делалась операция на кишечнике, в результате которой они могли питаться только жидкостью, богатой протеином, — другой пищи уже не выдерживали желудок и печень.

Затем им удалили зубы, десны и язык вместе с голосовыми связками, сломали и опять поставили на место челюстную кость — со стальными скобками или без них, — чтобы свести движения челюсти к минимуму и оставить щель, через которую они могли бы дышать и заглатывать жидкость. Самым способным оставляли язык и голосовые связки — таким образом они могли поддерживать связь с хозяевами и исполнять роль «бригадиров».

На ранних стадиях эксперимента многие «подопытные» умирали от болевого шока, однако испытателей это не останавливало; они лишь усовершенствовали процедуру. Что касается морали, то о ней было на время забыто — ведь это было время «холодной войны», и противник, возможно, ставил схожие опыты где-нибудь в Сибири. Кроме того, на базе были созданы идеальные условия для молодых честолюбивых ученых, которые могли здесь полностью удовлетворить свои амбиции, не ограничивая себя никакими условностями, тем более они полагали, что трудятся на благо всего человечества.

Минуло десятилетие, и наступил 1965 год. Племя пигмеев стало неузнаваемым. К этому времени все его члены, вывезенные из Африки, умерли. Ученые сохранили образцы их спермы и яйцеклетки, и теперь производили детей путем искусственного осеменения — это была первая в мире подобная лаборатория, созданная за восемнадцать лет до официального появления на свет «ребенка в пробирке» в 1978 году. Изредка ученые совершали поездки в джунгли — для обеспечения биологической вариативности они собирали образцы биоматериалов других племен. Однако эти поездки стали излишними, как только были достигнуты первые успехи в клонировании. Женщины-пигмеи отныне нужны были только для вынашивания детей; им имплантировалось оплодотворенное яйцо через определенные интервалы; беременность прерывалась искусственным путем на двадцать шестой неделе. Крошечным младенцам делалась сложнейшая хирургическая операция. К летным занятиям «подопытные» приступали, когда им исполнялось девять лет, — считалось, что в этом возрасте они уже способны усвоить некоторые базовые понятия и принципы. Ученые полагали, что чем раньше ребенок познакомится с тренажером и техническим оборудованием, тем более продуктивным будет обучение. Вся жизнь «подопытных» проходила в кресле летчика, в общей спальне — досуга у них не было, да и чем бы они могли его занять? Никто не бунтовал и не ссорился, ибо у бедняг удалили соответствующие участки мозга.

Минуло еще десятилетие, наступил 1975-й — с

момента захвата первого «подопытного» прошло двадцать лет. За это время произошли большие перемены. Поскольку последние десять лет учёные довольно успешно применяли клонирование, на базе не осталось ни одной женщины, и вероятность рождения девочки была чрезвычайно мала. Новорожденные мальчики были бесполыми и безволосыми андрогенами. Зародыши теперь вынашивались полный срок в искусственной матке и плаценте. Теперь большинство признаков передавалось генетическим путем, благодаря чему снизилось количество операций, которым подвергался каждый «подопытный». Единственное, что осталось неизменным, — это уничтожение некоторых участков мозга (слишком сложное органическое изменение, чтобы решить его на генетическом уровне) и незначительная пересадка органов.

Теперь для функционирования легких «подопытным» не требовалось большое количество воздуха — сердце у них пульсировало в два раза реже, чем у обычного человека, а обмен веществ происходил в два раза медленнее. Отныне они могли совершать длительные межпланетные путешествия, имея на борту минимальный запас кислорода; диски были оборудованы хитроумными респираторами вроде тех, которые можно увидеть на космических кораблях «Аполлон»; они позволяли сохранять и перерабатывать ресурсы, тем самым уменьшая вес диска.

С появлением в 60-х годах компьютерных технологий была улучшена система контроля и командования. Прежде команды отдавались на родном языке

пигмеев, поскольку те еще не выучили английского языка. Но уже в середине 80-х годов инструкции стали поступать непосредственно от компьютеров, которые вживлялись им в мозг; для передачи инструкций использовался новый язык, состоящий из странных звуков, — обычные слова теперь казались пигмеям непомерно сложными и воспринимались с трудом. Информация в виде цветных символов и знаков также поступала на дисплеи, вмонтированные в защитные очки.

Объекты редко видели солнечный свет, они жили в мире, где контакт с ультрафиолетовыми лучами был минимальным. В космическом пространстве, однако, они были подвержены действию радиации. В структуре их кожи произошли вегетативные изменения, которые выражались в увеличении количества эпидермических слоев. Ученые также советовали «подопытным» покрывать лицо серо-зеленой пудрой, придающей мертвенно-бледной коже металлический оттенок, снижающий вероятность солнечных ожогов.

Итак, рассказ подвел нас к сегодняшнему дню. Благодаря успехам в генетике ученым удалось изменить генетический код «подопытных» — теперь им не требовалось «переделок», за исключением операции на мозге. Они появлялись на свет сразу по несколько человек, продолжительность их жизни увеличилась почти до ста лет — с сокращением количества органов и внешних воздействий процесс старения существенно замедлился. Из-за строгой диеты и отсутствия органов, которые могли бы быть

повреждены, они практически не знали, что такое болезни. Старики, которые уже не могли регулярно летать, поселялись отдельно, и за ними велось наблюдение. Целые дни они проводили на тренажерах, совершая бесконечные воображаемые полеты, и эти результаты сравнивались с результатами действующих экипажей.

А теперь попробуем вообразить, какая у них могла быть одежда? Практически все свидетели отмечают, что костюм инопланетян, как больших, так и маленьких, полностью закрывал тело. Мне лично кажется, что одежда — с металлическим покрытием или без — служила главным образом для того, чтобы предохранять летчиков от космической радиации. Иногда свидетелям встречались «гуманоиды», одетые в рубашки и брюки. Однако во всех отчетах есть одна общая деталь — отсутствие на одежде застежек. Некоторые рапорты были написаны еще то того, как появились застежки-«липучки»; это изобретение, возможно, должно было приспособить одежду к среде, в которой трудно или неудобно пользоваться обычными застежками.

Очевидцы также часто говорят о ремнях со странной пряжкой — трудно сказать, что это такое: личный антигравитационный аппарат, оружие или средство связи. Еще одна важная деталь — шлем, который описывается совершенно по-разному. Одни сравнивают его со стеклянным аквариумом, водруженным на голову, другие — со старомодным латунным шлемом водолаза. Часто «пришельцы» обходятся совсем без шлемов и способны нормально ды-

шать. Какой можно из этого сделать вывод? Возможно, некоторые члены экипажа большую часть своего времени проводят в космическом корабле, где они дышат необычным газом, а когда возвращаются на землю, то пользуются баллоном, который закреплен у них на спине.

На этом я хочу завершить обзор гипотез, так или иначе связанных с Трехсторонней группой и ее программой по подготовке «пришельцев». Лично у меня все они вызывают большой скепсис. Не то чтобы я не верил, что все это было возможно, просто мне трудно убедить себя в том, что конструкторы «летающих дисков» не могли отыскать какое-то иное решение. Все-таки несравненно проще было бы использовать для полетов обычных людей. Зачем разработчикам впадать в подобные крайности, когда у них имелся электрогравитационный прибор, уменьшающий массу корабля и экипажа. Я предложил один из возможных вариантов объяснения феномена «маленьких зеленых человечков» только потому, что последние упоминаются в рассказах о многочисленных пожищениях, причем мне хотелось показать, что следы «пришельцев» совершенно не обязательно ведут в другие галактики.

Что мне мешает поверить в посещение нашей планеты марсианами или посланцами с далекой звезды? Почему я с таким упорством отстаиваю свою не слишком популярную точку зрения и постоянно подвожу читателя к мысли о том, что разгадку «маленьких зеленых человечков» с большой вероятностью надо искать на Земле? Если вкратце, ответ таков.

Подумайте сами, с какой целью «пришельцам» надо было прилететь именно на нашу планету? Ведь по теории вероятности в других галактиках существует еще множество цивилизаций, что не может нас не радовать.

И все-таки, почему инопланетяне выбрали именно нас? Ведь, по их понятиям, человеческий род, населяющий нашу прекрасную планету, находится на весьма примитивной стадии развития: мы уничтожаем природу, губим окружающую среду, убиваем друг друга, ссоримся, ненавидим. Быть может, инопланетяне прилетают, чтобы полюбоваться на нашу «природную дикость» и для них это развлечение типа африканского сафари?

Сомневаюсь, однако. Собственно говоря, так называемое новое время, в которое мы с вами сейчас живем, длится всего сто лет с хвостиком — по сравнению с жизнью Вселенной это ничто, доля мгновения. Вселенная огромна и необъятна → мы малы и ничтожны.

Мы хотим ощущать себя членами межгалактического братства, тогда как на самом деле не способны даже подать документы на прием. Мы выставляем себя на посмешище тем, что упорно верим в космическое происхождение НЛО, находим в них подтверждение, что «мы не одни во Вселенной».

К сожалению, правда об НЛО имеет земные корни, и те, кто ее скрывает от нас, прекрасно знают, что нас — и их самих — ждет, если они раскроют этот секрет.

Послесловие

Нет ничего дороже начала.

Ф. Ницше. «Жажда власти»

Некое секретное общество устраивает секретное собрание, чтобы обсудить, что делать с секретами, которые им доверило другое секретное общество, — иначе говоря, как им лучше сохранить этот секрет. Они решают, что самый надежный способ — это извлечь секрет из секретного хранилища и секретным образом переправить его в другое место. Но, на беду им, новый тайник обнаруживают посторонние люди. Они специально не охотятся за этими секретами, но проявляют к ним чрезмерное любопытство. Тогда секреты приходится опять перепрятывать. Едва секретное общество справляется с этой задачей, как до него доходит весть о том, что некоторые секреты стали известны публике. То есть часть секретов оказалась похищенной. Через какое-то время новый тайник делается ненадежным, и секретное общество вынуждено опять подыскивать новое место, чтобы переправить туда оставшиеся секреты. Этот сценарий повторяется на протяжении полувека. За это время основатели секретного общества уже умерли, но само общество продолжает вести тайную деятельность, совершенствуя секреты, которые пере-

шли к ним по наследству, а также изобретая свои собственные. Они надеются, что будущие члены секретного общества сумеют позаботиться о сохранении секретности. Однако у некоторых членов секретного общества имеются собственные секретные планы, они секретным образом встречаются с охотниками за секретами и выдают им часть тайной информации. Эти члены секретного общества понимают, что, поскольку секреты постоянно множатся, хранить их в тайне становится все труднее; однако намеренная утечка информации несколько облегчает их тяжелую задачу. Они напускают побольше туману, публика довольна, а они спокойно продолжают свое дело, тем более что некоторые новые секреты противоречат старым.

Что это за тайные общества, где они находятся и кто в них состоит, я сказать не могу.

Это секрет.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Вступление	5
Глава 1	13
Глава 2	42
Глава 3	66
Глава 4	99
Глава 5	126
Глава 6	156
Глава 7	183
Глава 8	214
Глава 9	250
Заключение	285
Послесловие	317

Научно-популярное издание
СЕКРЕТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ III РЕЙХА

**Гэри Хайлэнд
НИКОЛА ТЕСЛА И УТЕРЯННЫЕ СЕКРЕТЫ
НАЦИСТСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ**

Ответственный редактор *Н. Аничкин*
Художественный редактор *П. Волков*
Технический редактор *В. Кулагина*

ООО «Язуа-пресс»
127299, Москва, Волгоградский пр-т, д. 120, к. 2
Тел.: (495) 745-58-23,
факс. 411-68-86-2253

Подписано в печать 08.10.2009.
Формат 84x108¹/32. Гарнитура «Гарамонд». Печать офсетная.
Усл. печ. л. 16,8
Тираж 5000 экз. Заказ 19487.

Отпечатано по технологии CtP
в ОАО «Печатный двор» им. А. М. Горького.
197110, Санкт-Петербург, Чкаловский пр., 15.



Никола Тесла и утерянные секреты нацистских технологий

«Гениальные прозрения Николы Теслы нашли живейший отклик в Германии – так, члены тайного общества «Туле» восприняли открытие способа передачи энергии без использования проводов как подтверждение их веры в существование универсальной энергии «Врил». Сам Тесла не слишком жаловал немцев и неоднократно предлагал свои услуги Союзникам, однако в 1930-е годы он находился в тяжелом финансовом положении и был готов сотрудничать с кем угодно – даже с Третьим Рейхом, где его считали наиболеे перспективным ученым, способным изобрести «чудо-оружие». В 1941 году институт им. Теслы в Белграде, где хранились многие неопубликованные труды ученого, был захвачен немцами, и секретный архив оказался в руках СС. К сожалению, конкретные детали этого события неизвестны до сих пор. Что именно обнаружили эсэсовцы в бумагах Теслы? Каким образом воспользовались его открытиями?...»

(Г. Хайланд)

Сенсационная книга американского исследователя! Вся правда о «летающих тарелках» Гитлера и сверхсекретных технологиях Третьего Рейха!

ISBN 978-5-9955-0109-1



9 785995 501091 >