



□□□□□ В конце 1972 года, а именно 29 декабря, произошло тяжёлое лётное происшествие в зоне национального парка Эверглейдс. Это – особый тропический природный территориальный комплекс, занимающий южную четверть полуострова Флорида, на территории одноимённого штата США. Авиалайнер Lockheed L-1011-385-1 TriStar авиакомпании «Eastern Air Lines» совершал рейс EAL-401 по маршруту Нью-Йорк – Майами, но при заходе на посадку в аэропорту Майами рухнул в болото в 30 километрах аэропорта. Из находившихся на его борту 176 человек (163 пассажира и 13 членов экипажа) погибло 99, ещё 77 получили ранения.

КАТАСТРОФА АВИАЛАЙНЕРА L-1011 ПОД МАЙАМИ И МИСТИКА ПОСЛЕ НЕЁ

Надо сказать, что самолётом управлял опытный экипаж:

Командир воздушного судна (КВС) – 55-летний Роберт «Боб» А. Лофт.

Пилот-ветеран, проработал в авиакомпании «Eastern Air Lines» 32 года и 3 месяца (с 20 сентября 1940 года). Ранее управлял самолётом Douglas DC-8. В должности командира Lockheed L-1011 TriStar – с 7 июня 1972 года. Налетал свыше 29.700 часов, свыше 280 из них на L-1011.

Второй пилот – 39-летний Альберт Джон Стокстилл. Опытный пилот, проходил службу в ВВС США, проработал в авиакомпании «Eastern Air Lines» 13 лет и 4 месяца (с 7 августа 1959 года), придя в неё в должности бортинженера. Ранее управлял самолётом Douglas DC-8. В должности второго пилота L-1011 – с 6 марта 1972 года. Налетал свыше 5.800 часов, 306 из них на L-1011.

Бортинженер – 51-летний Дональд «Дон» А. Репо. Проработал в авиакомпании «Eastern Air Lines» аж 25 лет и 3 месяца (с 11 сентября 1947 года). В должности

бортинженера L-1011 – с 18 сентября 1972 года. Налетал свыше 15.700 часов, 53 из них на L-1011.

В кабине вместе с экипажем летел **главный инженер авиакомпании «Eastern Air Lines»** – 47-летний Анджело Донадео.

А в салоне самолёта работали 10 стюардесс.



>> Разбившийся самолёт за 9 месяцев до катастрофы

Для авиаторов – хронология событий. Итак!

Рейс EAL 401 вылетел из Нью-Йорка в 21:20 EST.

В 23:34 при подходе к аэропорту Майами при выпуске шасси вдруг не загорелась лампочка-индикатор выпуска передней стойки шасси. Экипаж прекратил заход, и по команде диспетчера занял высоту 2000 футов (660 метров), направившись в зону ожидания. При этом автопилот был включён в режиме выдерживания высоты. Вообще-то на самом деле передняя стойка шасси выпустилась нормально, просто перегорела лампочка-индикатор. Видимо, это был уже не первый подобный случай, и все три пилота занялись извлечением лампочки из пульта и её проверкой. При этом KBC довольно сильно задел штурвал, что привело к отключению автопилота. Автопилоты спроектированы так, что если лётчик начинает пилотировать борт, он (автопилот), чтобы не мешать, сам себя отключает! Тут как раз был этот случай. Автопилот посчитал, что лётчик, так энергично двинув штурвал, решил дальше лететь сам и отключился! И лайнер медленно начал снижаться. Извлечение лампочки из пульта в полёте настолько отвлекло внимание всего экипажа, что никто в кабине не обратил внимания на то, что автопилот отключён, а самолёт постепенно теряет высоту. Бортинженер и главный инженер по очереди спускались в нишу самолёта, чтобы увидеть, выпустилось переднее шасси или нет, но ни тот, ни другой ничего не смогли разглядеть. Только в последний момент второй пилот спросил:

— Мы ведь всё ещё на двух тысячах футов, так?

KBC глянул на приборную доску и воскликнул:

— Эй, что происходит?

И дёрнул штурвал на себя, но было уже слишком поздно! В 23:42 EST рейс EAL 401 на полной скорости врезался в болото Эверглейдс в 30 километрах от аэропорта Майами и разрушился на несколько частей. Авиатопливо выплеснулось из баков, но пожара, к счастью, не возникло. На болоте Эверглейдс в момент катастрофы находился 43-летний ловец лягушек Роберт «Бад» Марквиз, который стал очевидцем катастрофы.

На своём аэро-глиссере он поплыл к месту падения самолёта и спас несколько десятков выживших пассажиров, при этом получив незначительные химические ожоги лица, рук и ног от разлившегося авиатоплива.

Вскоре к месту падения прибыли спасатели. Уже далеко за полночь 30 декабря спасательная операция была полностью налажена и выжившим стала оказываться помощь.

В результате катастрофы погибло 99 человек – 5 членов экипажа (все три пилота и две стюардессы – Патрисия Гайсселс и Стефани Станич) и 94 пассажира. КВС умер в кабине пилотов, второй пилот погиб мгновенно при столкновении с землёй, бортинженер выжил, но скончался в больнице, главный инженер выжил, получив лёгкие травмы. Выжило и 77 человек – 8 стюардесс и 69 пассажиров – они получили травмы различной степени тяжести.

3 декабря 2007 года Роберт «Бад» Марквиз за спасение пассажиров рейса 401 был награждён наградой «Alumitec – Airboat Hero Award».

Отметим, что катастрофа рейса 401 стала первой катастрофой широкофюзеляжного самолёта.



>> 29.12.1972 Схема полёта рейса 401 после ухода на второй круг

Согласно отчёту расследования от 14 июня 1973 года, **причиной катастрофы стало** то, что экипаж увлёкся решением проблемы всего лишь негорящей лампочки-индикатора выпуска переднего шасси и не заметил, что самолёт теряет высоту из-за того, что КВС сильно задел штурвал, что и привело к отключению автопилота и отклонению лайнера от курса.

А дальше начались мистические странности. В целях сокращения расходов авиакомпания «Eastern Air Lines» решила использовать сохранившиеся части разбившегося самолёта при ремонте других лайнеров. Вскоре после этого возникли слухи, что призраки КВС Роберта Лофта, бортинженера Дональда Репо и других неопознанных участников разбившегося рейса 401 появились на многих маршрутах «Eastern Air Lines». В течение следующего года отмечалось, что наиболее часто они обнаруживались на самолёте под б/н № 318EA и других лайнерах Lockheed L-1011 TriStar, которые данная авиакомпания сдавала в лизинг другим авиакомпаниям. Все они содержали части разбившегося борта № 310EA. Члены экипажей и пассажиры неоднократно утверждали, что они видели призраков и слышали их голоса по переговорному устройству. Например, подозревалось, что это призрак Роберта Лофта инструктирует пассажиров о ремнях безопасности и правилах курения в салоне по

системе громкой связи, когда никто из экипажа в этот момент подобных сообщений не делал.

Один из вице-президентов авиакомпании «Eastern Air Lines» в Нью-Йоркском аэропорту имени Джона Кеннеди сел на L-1011, направлявшийся в Майами, и разговорился с КВС в униформе, также сидевшем в бизнес-классе. Внезапно он узнал в нём Роберта Лофта, после чего призрак исчез так же внезапно, как и появился.

Стюардесса увидела мужчину в форме бортинженера, чинившего духовку, позднее она опознала в нём бортинженера Дональда Репо. Вес её словам придавал подтверждение собственного бортинженера, что он духовку не чинил, и что на борту нет другого инженера, который мог бы этим заняться.

Стюардесса Фэй Мерриуэтер увидела лицо Дональда Репо, глядящее на неё из духовки в камбузе L-1011 (борт № 328EA). Встревожившись, она привела на камбуз ещё двоих коллег, одним из которых был бортинженер, друг Репо, сразу его узнавший. Все трое отчётливо услышали, как Репо произнёс: «Опасайтесь пожара на этом самолёте!» Позднее была обнаружена серьёзная проблема с двигателем, и дальнейший полёт был отменён.

Стоит отметить, что камбуз борта № 328EA был практически весь воссоздан из обломков борта № 310EA. Похоже, что после роковой ошибки, погубившей рейс 401, главной заботой духа Дональда Репо стало всё, что имело отношение к безопасности полётов и работе оборудования! Однажды бортинженер совершал предполётный осмотр самолёта и увидел призрак Д. Репо, который сообщил ему, что он уже всё проверил, после чего призрак тут же исчез.

В другой раз Д. Репо предупредил бортинженера о повреждении в электросистеме, и при проверке неисправность была обнаружена!

Был случай, когда он предупредил о неисправности в гидравлике самолёта. Дух Репо сказал тогда пилоту, что его L-1011 «должен был разбиться, но мы никогда не допустим этого снова!»

Одна пассажирка обеспокоенно задала вопрос стюардессе о тихом, ни на что не реагирующем мужчине в форме «Eastern Air Lines», сидевшем в соседнем кресле. Не успела она это сделать, как мужчина просто исчез на глазах множества очевидцев, заставив несчастную пассажирку биться в истерике. Когда позже ей показали ряд фотографий бортинженеров авиакомпании, женщина опознала в своём соседе бортинженера Дональда Репо.

Сообщения очевидцев руководство компании воспринимало со скепсисом, опасаясь, что данная история бросит тень на репутацию «Eastern Air Lines». Советы начальства нескольким своим сотрудникам проконсультироваться у состоящего в штате психиатра скрывали в себе угрозу увольнения. Поэтому очевидцы предпочитали молчать.

История была обнародована в 1976 году в книге Джона Г. Фуллера «Призраки рейса 401», но рассказы очевидцев о странных явлениях продолжали поступать.

После того, как все детали разбившегося борта № 310EA были убраны со всех L-1011 «Eastern Air Lines», призраки Роберта Лофта и Дональда Репо перестали посещать самолёты.

А напрасно! Глядишь, чего-нибудь бы и подсказали!