

Несколько жизней «Калипсо»

Р.Чарлиер

Свободный университет Брюсселя (Бельгия)

К.Аксельрод-Чарлиер

г.Туксон (штат Аризона, США)

Мало кто знает, что знаменитое океанографическое судно еще более знаменитого командора Жака-Ива Кусто (1910—1997) ныне ржавеет в старинном порту Ла-Рошель во Франции. В своей первой жизни «Калипсо» была минным тральщиком, во второй — пассажирским паромом, в третьей — исследовательским судном, странствующим по ближним и дальним морям, в четвертой — звездой кино и телевидения. Суждена ли ей еще одна, пятая жизнь? Судно медленно умирает уже более семи лет, ожидая спасителя.

Одному из авторов этой статьи (Р.Чарлиеру — местоимение «я» в тексте относится именно к нему) приходилось встречаться с Кусто и даже ходить на «Калипсо». Но интерес к истории океанографии у нас общий, вот почему мы предприняли попытку проследить судьбу «Калипсо» на фоне некоторых эпизодов из жизни командора. Впрочем, эти заметки вовсе не претендуют на роль биографии знаменитого исследователя и оценки его достижений.

Итак, «Калипсо».

Имя этого судна мифично: Калипсо — это персонаж греческой мифологии*. На наш

* Калипсо — это также музыкальный стиль Карибских о-вов и название народного оркестра, играющего такую музыку. Кроме того, так названо одно из небесных тел.

© Чарлиер Р., Аксельрод-Чарлиер К., 2005



Ржавеющая «Калипсо» в порту Ла-Рошели (Франция).

взгляд, оно выбрано на редкость удачно. Нимфа Калипсо, дочь титана Атласа, часто изображаемого держащим на своих плечах небесный свод, жила на острове Огигия (в некоторых источниках ее называют царицей этого острова), где, согласно Гомеру, потерпел кораблекрушение великий скиталец, которого римляне называли Улиссом, а греки Одиссеем; Калипсо удерживала его на своем острове семь лет. Она всевозможными уловками пыталась убедить его остаться с ней и предлагала бессмертие, но Одиссей предпочел продолжить плавание. Думается, что в названии судна содержится намек, что оно будет вечно бродить Мировой океан.

Невероятные истории в изобилии сопутствовали жизни и карьере Кусто и, тем самым, его «второму я» в глазах публики — судну «Калипсо». Что из всего этого правда, а что вымысел — понять трудно, поскольку лукавый капитан сумел мастерски переплести свою жизнь с жизнью своего судна и позволил этим сказкам стать полуправдами, а быть претворить в легенды.

Возьмем, например, историю об его экспедиции на оз.Титикака на высокогорном плато в Южной Америке. Кусто или его помощники утверждали, что в глубинах этого озера обитают «гигантские черепахи». Поиск продолжался, время уходило, но ни одна черепаха не соблаговолила

показаться; расходы росли, угрожая превысить отведенный бюджет. Зная об упрямстве и несговорчивости этих явно избегающих общения тварей, Кусто приказал выпустить в озеро нескольких привезенных издалека черепах и заснять их. Правда это или нет? Поклонники капитана гневно отвергают эту историю как клевету, очернители — и среди них бывшие сотрудники — клянутся, что так оно и было.

Другую небылицу опровергали официально — в коммюнике Фонда Кусто [1] и сам Кусто в своей книге [2]. Любители старинных карт наверняка видели на них изображения ужасных чудовищ, вынырывающих из глубин, оплетающих своими щупальцами корабли и пытающихся утащить их на дно. Якобы одно из них видели французские военные моряки, база которых расположена на территории крохотной Республики Джибути. Чудище, по их словам, обитает в водах Губэ — залива вблизи от Джибути, соединенного узким проходом с Красным морем. Команда «Калипсо», побывавшая в этих водах, будто бы не только видела чудище, но и засняла его на пленку, тщательно засекретив свое открытие.

Тайны окружают и приобретение «Калипсо» «командором Кусто». Одну из версий я услышал во время исследований, которые проводил с группой ныне покойного Ж.Буркарта — профессора естественного факультета Сорбонны и директора океанографической станции Вилле Форж, расположенной в бывших верфях Королевства Сардинии в Виллефранш-сюр-Мер рядом с Монако, примерно в 5 км к востоку от Ниццы. Она состояла в том, что в самом конце Второй мировой войны или сразу после нее Кусто участвовал в совещании о дележе трофейных и брошенных военно-морских судов вместе с рядом весьма высокопоставленных офицеров военно-морских сил Великобритании. Соперничество, не говоря уже о взаимной неприязни, меж-

ду британскими (особенно английскими) и французскими морскими офицерами столь же традиционно, как и красный помпон на берете французских военных моряков. Кусто на этом совещании просил дать ему шанс показать, на что годны эти суда (показать фигу этим самонадеянным англичанам, утереть им нос — вот, наверно, более точное описание его намерений). Эксперты Его Величества утверждали, что эти «корыта» более не годятся для мореплавания, а их ремонт себя не окупит. Кусто с ними не соглашался. Возможно, раздраженный язвительными замечаниями француза, офицер Королевского флота захотел проучить нахала и предложил держать пари.

— Пари на что? — тут же вскинулся Кусто.

— Если вы переплывете на ней Пролив, она ваша.

Ударили по рукам.

С бесстрашной командой на борту корабль, предназначенный на слом, добрался до французского побережья и был отремонтирован в доке ВМС. Конечно, тут же возник «небольшой» вопрос: кто оплатит счета за ремонт судна и обеспечит дальнейшие расходы на его содержание?

Французские фирмы жаждали доступа на процветающий океанографический рынок и стремились доказать высокое качество и эффективность разработанных ими приборов. Кусто уговорил их пополнить своими взносами те деньги, которые он собрал понемногу из разных источников и сумел вытрясти из французского правительства, но, что еще лучше, предложил им бесплатно испытать свое оборудование на борту «Калипсо» в течение, скажем, полугода. Бизнесмены приняли это предложение, и целый клад навигационных и океанографических приборов был смонтирован на борту. Когда рейс был завершен и шесть месяцев или около того истекли, они могли потребовать вернуть свои приборы и оборудование. Кусто был готов сдер-

жать свое обещание, но заметил, что демонтаж оборудования должен производиться за счет предоставивших его фирм, и все повреждения и изменения, возникшие в связи с демонтажом, тоже должны оплачиваться фирмами. Вот так это оборудование, возможно, не совсем добровольно, было «подарено» Кусто. «Калипсо» стала одним из самых хорошо оборудованных океанографических судов того времени и начала свою научную карьеру в 1950 г.

Если история с оснащением судна кажется вполне достоверной, то байка о пари с англичанами опровергалась уже не раз. Судно было американской постройки (из орегонского дерева) и стало затем британским минным тральщиком, а в послевоенное время — паромом на Мальте. Там, в Ла-Валетте, его впервые увидел Кусто, а купил судно британский миллиардер и меценат Лоел Гиннес — производитель прославленного пива, — который заплатил за его ремонт и предоставил в пользование (как выясняется, в аренду) Кусто за символическую плату в один франк.

Длина судна около 42,5 м, оно оснащено двумя двигателями мощностью по 500 л.с. Судно подверглось нескольким переделкам и в одном из последних вариантов было оборудовано трехтонным гидравлическим краном и кормовой лебедкой, а в кормовой части была устроена площадка для хранения «ныряющего блюда» Кусто или же двух одноместных подводных аппаратов, способных погружаться почти на 500 м. В средней части судна была оборудована фотолаборатория, в носовой — научная лаборатория и камера для подводных наблюдений.

Жизнь на «Калипсо»

В ту пору уже университетский профессор с докторской степенью, я поддался на уговоры уже упомянутого Буркарта на два

года оставить свой пост и переключиться с географии и геологии на океанографические исследования (благодаря этому совету я получил свою вторую докторскую степень). Чтобы дополнить свои знания о суше, обучаясь наукам о море, я записался в Парижский университет, став еще одним из 130 тыс. студентов. Морскую практику проходил в памятном рейсе «Калипсо», где наслаждался изысканной кухней, отборными винами, коллекцией фильмов с Фернанделем и работал столь же усердно, как мне уже приходилось прежде на военной службе.

Личный состав судна включал довольно многочисленную команду моряков и около дюжины ученых. Рейс чуть было не сорвался: Франция шумно протестовала против возвращения к власти Шарля де Голля, Корсика же фактически взбунтовалась против правительственных чиновников Четвертой Республики и поклялась в верности де Голлю. Кусто не был поклонником генерала и разрешил «Калипсо» выйти в рейс лишь при условии, что судно не будет швартоваться где-либо на Корсике, так что нам не удалось взглянуть на этот прекрасный остров и вместо этого пришлось две недели торчать на борту.

Неуклонно соблюдавшееся правило жизни на «Калипсо» состояло в том, что на капитанском мостике всегда должны были находиться не менее двух человек. Каждый (и каждая) из нас должны были держать вахту у штурвала или следить за экраном сонара. Моя вахта пришлась на особенно беспокойную погоду. Даже кок, Ж.Морган, который казался человеком из железа, перегнулся через борт, делясь последним непереваренным обедом с обитателями глубин. Я вскарабкался на мостик. Судно было остановлено для проведения каких-то измерений и болталось на волнах, как пробка в кастрюле с супом, перемешиваемом шеф-поваром. Моряк за штурвалом был сед, я же довольно-таки зе-



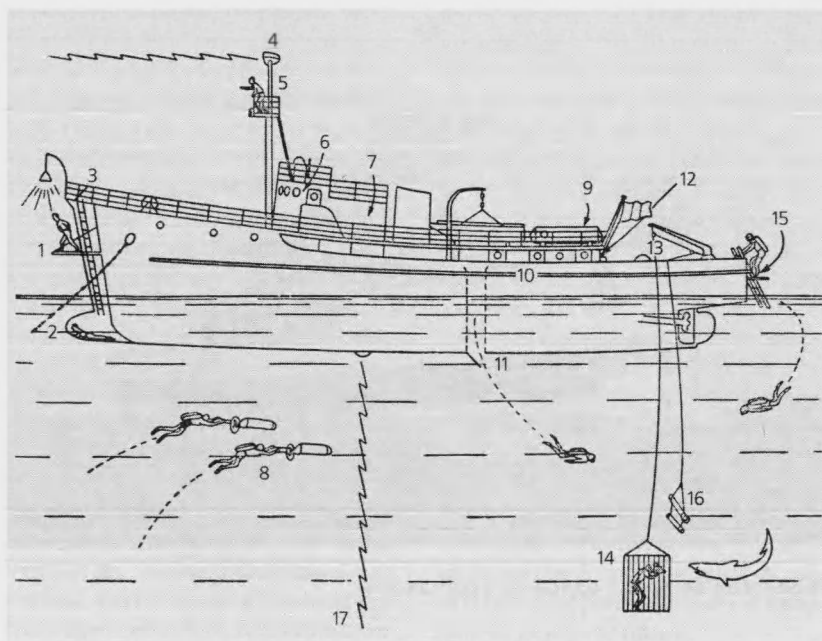
«Калипсо» во время одной из экспедиций.

лен. Мы даже не разговаривали. Каждый из нас время от времени выходил на край мостика немного подышать воздухом, увы, жарким и влажным, и попытаться освободить свой желудок от пищи, которой там больше не было. Проворчав: «Я иду в нос, — так на морском жаргоне назывался душ, — скоро вернусь», этот моряк ушел, оставив меня одного на мостике, и больше не появился. И тут мне пришлось пережить самый сильный испуг в моей жизни. Внезапно двигатели вновь запустились, и мы поползли вперед, проводя измерения по мере продвижения в ночном мраке; все огни были включены, и на мачте был отлично видна океанографическая будка. Вдруг, откуда ни возмись, британское пассажирское судно, нарушая все правила мореходства (дающие абсолютный приоритет океанографическим судам), вынырнуло нам наперерез перед носом «Калипсо», не обращая ни малейшего внимания на отчаянные свистки наших сирен. Позже мне рассказали, что это был туристский лайнер Тихоокеанско-Восточной пароходной компании. К перекрученному желудку добавились сердцебиение и жуткая головная боль, и я позорно бежал, бросив штурвал, и плюхнул-

ся на свою койку, так и не узнав, как судно продвинулось вперед с опустевшим мостиком.

А впервые я увидел Кусто и «Калипсо» в Монако, и когда меня представили ему как американца, он сразу поинтересовался, с какой крупной компанией или университетом я связан, но отвернулся от меня, как от дохлой рыбы, услышав, что я стажер-практикант. Я не заслужил ни экскурсии у побережья Монако, устроенной для участников конгресса на «Калипсо», ни банкета и был направлен на судно «Винеретта Зингер», где не предлагалось ни закусок, ни напитков.

«Калипсо» вновь промелькнула на моем горизонте уже в новом столетии. Один из ее капитанов (скиперов) по прозвищу «Калипсо Клименте» вернулся на свою родину, в Мексику, и открыл в Акапулько, в центре модного пляжа, пункт проката снаряжения для подводного плавания. Мы обнялись, и он пригласил меня в свою уютную гостиную. Когда я спросил бывшего капитана, что случилось с его судном, этот морской волк лишь пожал плечами и усмехнулся: «Ржавеет где-нибудь, наверное». Как оказалось впоследствии, он был прав.



Схематическое изображение «Калипсо», относящееся к 1956 г.

1 — гарпунерская площадка, 2 — подводная наблюдательная кабина, 3 — вход в кабину для подводных наблюдений, 4 — антенна радара, 5 — высокий наблюдательный мостик, 6 — рулевая рубка, 7 — штурманская рубка, 8 — подводные скутера, 9 — декомпрессионная камера, 10 — дежурное помещение водолазов, 11 — водолазный колодец, 12 — подача сжатого воздуха, 13 — лебедка, 14 — акулубежище и кинооператор, 15 — подъемная водолазная площадка и трап, 16 — глубоководная съемочная камера с электронной вспышкой, 17 — ультразвуковой луч.

Образ «Калипсо»

Однажды мы запросили фотоснимок прославленного судна для использования в написанной нами научной книге и получили в ответ бланк официального требования, который предлагалось заполнить и вернуть вместе с чеком на 250 долл. Мой соавтор нашел французского друга, который однажды сфотографировал судно, находясь в отпуске, и бесплатно прислал нам этот снимок. Занятия об охране авторских прав на этот образ по-прежнему не дает покоя Франкин Кусто — второй жене и наследнице Кусто. Вспомним, что и при такой коммерциализации образа судна его несколько лет гоняли туда-сюда из порта в порт.

«Калипсо» вместе с Кусто несколько раз круто меняли поле деятельности. Однажды ко-

мандор сделался пылким защитником окружающей среды и заявил, что из-за промышленного загрязнения и чрезмерного рыболовства, по его оценке, океанские экосистемы уже разрушены на 40%, что вызвало скандал в научных кругах. На основании 35 лет наблюдений Кусто пришел к выводу, что распространность коралловых рифов уменьшилась наполовину, некоторые виды рыб близки к вымиранию, донная фауна находится под угрозой и сильно нарушена. Вряд ли эти преувеличенные оценки ущерба соответствовали действительности, но «Калипсо» и ее хозяин внесли существенный вклад в озабоченность общественности вопросами охраны среды обитания. Люди, зачарованно смотрящие телепередачи, обеспокоились этими вопросами скорее благодаря кар-

тинкам. Кусто также привлек «Калипсо» к попытке разгадать тайну Атлантиды, хотя к тому времени, когда судно вступило в драку, уже получила всеобщее признание та точка зрения, что из множества выдвинутых гипотез именно о.Санторин был тем «затонувшим материком», о котором написал Платон, и цивилизация, разрушенная этим катаклизмом, — это минойская культура.

Последний раз я встречался с Кусто — к тому времени членом престижной Французской академии, — когда Свободный университет Брюсселя присвоил ему звание почетного доктора. Впоследствии была даже основана кафедра им.Кусто, увы, так и не получившая финансирования. Амбициозные планы, отраженные в этом наименовании, по сей день остались на бумаге. Герой дня все еще был в отличной форме. Если на собраниях во Французской академии наук он появлялся в академической мантии, то на церемонии в Брюсселе отказался облачиться в это одеяние и вышел на сцену в свитере, джинсах и кроссовках. Жак-Ив Кусто, военный моряк, овладел американской техникой создания образа, публичной саморекламы и манипуляции прессой столь мастерски, как мало кому из ученых когда-либо удавалось. Командир Кусто, хоть и был француз, в юности учился в американской школе и своих детей от первого брака тоже отправил в школы США. Оба его сына от первой жены Симоны пошли по его стопам. Старший, Филипп Кусто, аквалангист и писатель, которому сулили яркое будущее в морских исследованиях и журналистике, погиб при катастрофе вертолета во Флориде, изучая ламантинов; младший Жан-Мишель, менее знаменитый участник плаваний на «Калипсо», стал инженером-кораблестроителем, занимался проектом переоборудования бывшего пассажирского лайнера «Куин Мэри» в плавучий отель и музей,

стоящий на якоре в Лонг-Бич, Калифорния, а ныне занимается в США образовательными проектами в области биологии моря. Однако он недавно вновь появился перед французской публикой, и именно в связи с «будущим» «Калипсо».

Было бы упущением не упомянуть об университетских «кафедрах» им.Кусто в других местах, судьба которых сложилась более удачно, чем в Брюсселе. 29 сентября 2004 г. под эгидой ЮНЕСКО была создана самая новая из таких кафедр (экотехнологии) — это произошло в Университете Род-Айленд, который длительное время был лидером в океанографических исследованиях. Цель этого проекта — разработать устойчивые прибрежные экосистемы. Другой университетский проект осуществляется в Рутгерсовском Университете (Нью-Брунсвик, штат Нью-Джерси), где основан Национальный исследовательский заповедник эстуариев (им.Жака Кусто). Другие подобные кафедры были созданы начиная с 1993 г. в Аргентине, Бахрейне, Египте, Индии, Ливане, Молдавии, Румынии, Швеции и Вьетнаме.

Как бы то ни было на самом деле и какие бы мифы их ни окружали, Кусто и его сотрудники и горячо любимая ими «Калипсо», спасенная от превращения в кучу металлолома и получившая новую жизнь, внесли огромный вклад в развитие техники океанографических исследований и подводной фотографии и познакомили миллионы телезрителей с восхитительным миром океана. Кусто также участвовал в разработке и совершенствовании подводного обитаемого аппарата для изучения шельфа «Кон-Шельф», для которого «Калипсо» служила судноносителем. Никогда не упуская случая привлечь внимание прессы, Кусто добился публикации фотографии, на которой он пьет шампанское со своей женой Симоной в «Кон-Шельфе», отмечая их серебряную свадьбу на дне Красного моря, в популярном



«Ныряющее блюдце» с «Калипсо» на дне моря.

лярном иллюстрированном журнале «Нэшнл Джеографик». Симона управляла сувенирным киоском Океанографического музея в Монако и отвечала за материально-техническое обеспечение судна (обязанности старшины-рулевого), была горячо любима всем экипажем

«Калипсо»; ее с нежностью называли пастушкой. Брак Кусто закончился разводом, как некоторые говорили, из-за безвременной гибели их сына, а Кусто женился повторно; его второй женой стала Франкин. Симона Мельхиор Кусто умерла раньше Жака-Ива. «Кон-Шельф» был



Ж.-И.Кусто и известный советский океанолог А.А.Аксенов.

Фото из архива «Природы»

разработан командой Кусто в сотрудничестве с другими организациями. Последний раз мы видели его ржавеющим неподдающему от Океанографического музея Монако.

Об этом «подводном доме» Кусто Ф.П.Шефард из Института океанографии им.Скриппса, проводивший в нем некоторое время, заявил, что он узнал больше за одно погружение в этом аппарате, чем могли бы дать годы исследований. Оборудованное водометными движителями «ныряющее блюдце» остывало под водой до четырех часов и погружалось на глубины до 330 м. Кусто сотрудничал с Ж.Молларом в разработке этого подводного аппарата, который часто путешествовал вместе с «Калипсо». В экспедициях на судне участвовали и другие известные ученые: Е.Кларк, например, изучая поведение животных в 1967 г., разглядывала косяки акул и даже организовала школу для акул, пытаясь их обучать.

Популяризация достижений

«Калипсо» стала знаменитой потому, что у Кусто был острый нюх на наиболее эффективные способы популяризировать свои достижения и извлекать из них прибыль, и нам ничуть не хочется упрекать его за это. В качестве директора Океанографического музея Монако (1957—1988) он сумел стряхнуть пыль с этого сонного учреждения, запустил в аквариум нескольких дельфинов и дал им запоминающиеся прозвища. Посетители выстаивались в очередь у входа в музей, чтобы полюбоваться подводными пейзажами и жизнью морских обитателей. И чтобы извлечь пользу из величественной панорамы, которой можно было наслаждаться с крыши здания музея, он пустил туда публику и открыл там кафе и бар с безалкогольными напитками.

В середине 60-х (1966) Кусто заключил контракт с американской компанией «Вольпер Продакшнз», снимавшей кинофильмы для Национального географического общества и фактически дававшей ему карт-бланш на съемки серии кинофильмов практически на любую тему по его выбору. С этого момента «Калипсо» то отправлялась искать неуловимую кистеперую рыбу латимерию, предположительно вымершую свыше 70 млн лет назад (но впоследствии выловленную живой), то гигантских кальмаров, то обломки каравелл Колумба, изучала акул (начиная с 1967 г.), раскрывала тайны затонувшего материка Атлантиды, посетила острова Клиппертон и Кларион, выходила в поход для борьбы за сохранение коралловых рифов и т.п. В конечном счете было снято 75 фильмов (хотя Э.Орсенна в своей хвалебной речи в честь Кусто во Французской академии сказал, что их было 100). Однако новое направление деятельности потребовало убрать с судна глубоководные пробоотборники, лебедки и прочее научное снаряжение, в том числе лаборатории. Судно очистили от всякого научного барахла и заменили его тем, что было необходимо, чтобы снимать кинофильмы и заодно делать деньги. Ученые уступили свои места аквалангистам и кинооператорам.

Телевизионная программа, повествующая о плаваниях команды Кусто, в которой «Калипсо» стала одним из центральных персонажей, просуществовала с 1968 по 1976 г., но Кусто еще до того получил награду Академии за одночасовые кинофильмы «Мир без солнца» и «Золотая рыбка» (1960), тогда как фильм «В мире безмолвия» получил Золотую пальмовую ветвь Каннского кинофестиваля, Большой приз французского кино за фильмы для юношества и «Оскара». Команда «Калипсо» понимала, что получение доступа к миллионным телезрителям и распространение изображений и

комментариев — это привилегия, налагающая серьезные обязательства; «наука» об океане тогда редко удостаивалась внимания телевидения. Кусто воспользовался помощью одного из наиболее прославленных французских кинематографистов, Л.Малле, впоследствии безвременно скончавшегося от рака. Дети и взрослые по всему миру обычно прилипали к телевизорам, когда на экранах появлялось изображение плывущей по волнам «Калипсо».

И все же...

Кусто целиком поставил свое судно на службу нашей планете, жизнь на которой оказалась под угрозой. И ему удалось добиться некоторых успехов: например, он сумел остановить планы добычи полезных ископаемых в Антарктиде.

Глазам «Калипсо» предстало уникальное зрелище почти ненарушенных морских пейзажей, хотя находиться в специально оборудованной для этого в носу судна подводной наблюдательной камере при сильной качке было крайне опасно, даже лежа на матрасе из вспененной резины. Поэтому под носом судна была установлена дистанционно управляемая телекамера. Эта система оказалась полезной не только для производства развлекательных программ, но и для слежения за подводными аппаратами, выявления рифов и мелей, обломков кораблекрушений и затонувших кораблей, для наблюдения за поведением животных; стационарная камера не привлекает внимания животных, в отличие от человека или движущегося аппарата. Правда, смонтированная на судне камера — глаза «Калипсо» — неудобна и неэффективна для наблюдения на больших глубинах, и для этого были разработаны другие подходы.

«Калипсо» больше не занималась тралением мин и не пыталась разрешить загадки океанских глубин, но в своей новой жизни стала служить публике,

скорее развлекаая ее, чем просвещая и информируя.

Так прошла слава кинематографическая. А как обстоят дела теперь?

Камо грядеши, «Калипсо»?

Судно прошло свыше миллиона морских миль, но его киль, по мнению энтузиастов восстановления «Калипсо», все еще в хорошем состоянии. В 1996 г. оно затонуло в Сингапуре, и его перегнали в Марсель. Из этого средиземноморского порта оно своим ходом дошло до Ла-Рошели, где дождается решения своей дальнейшей судьбы.

На приведение его в порядок были пожертвованы средства, но они, видимо, пошли на постройку нового судна «Калипсо II». «Калипсо-II» имеет мало общего с подлинной «Калипсо», разве что тех же владельцев и символику. Она больше похожа на «Алкиону», еще одно судно Общества Кусто, которое хотя бы отчасти приводится в движение хитроумным устройством, использующим энергию морских ветров; поэтому оно очень «экологично».

Протесты спонсоров заставили перевести деньги обратно на счет, предназначенный для восстановления подлинной «Калипсо». Большая часть вины за бездействие ложится на наследников Кусто, а также на прежних владельцев судна, втянутых в судебное разбирательство. Дело в том, что Л.Гиннес предоставил право использовать судно Кусто, а права собственности унаследовал внук Гиннеса, тоже Лоел, а Франкин Кусто принадлежат право бесплатной аренды вплоть до 2013 г. Безразличие и даже сопротивление последовало со стороны Морского музея, который должен стать окончательным хозяином судна; куратору этого музея Патрику Шнеппу приписывают фразу: «Лучше бы она потонула». Одно время городская администра-

ция собиралась сделать это судно главным украшением центра подводного плавания, затем забросила эту идею и «Калипсо» вместе с ней. Существовало даже предложение, якобы исходившее от самого Кусто, отбуксировать судно к о.Ре неподалеку от Ла-Рошели, затопить его там и превратить в место паломничества аквалангистов.

В 2003 г. этот имущественный спор казался окончательно зашедшим в тупик, но в мае 2004 г. забрезжил слабый луч надежды, хотя владелец и арендатор все еще не пришли к соглашению. Около 150 тыс. «ныряльщиков», членов Французской федерации подводных исследований и спорта, и сама федерация, заявили о проведении в Марселе митинга в качестве последнего шанса спасти «Калипсо». Стоимость приведения в приличный вид того, что ныне является ржавящей и изуродованной развалиной, тогда была оценена в сумму около 2 млн евро.

Неожиданно пароходная компания «Карнивал Лайнз», которой принадлежит многочисленный флот круизных судов и даже авиалиния, пришла на помощь и подписала соглашение с Обществом Кусто, обязуясь доставить судно из Ла-Рошели на Большие Багамские о-ва и там отреставрировать. Первоначальная оценка стоимости этих работ, которые должны быть выполнены до конца 2005 г., составляла 1,3 млн долл. Владелец судна, Лоел Гиннес, и Франкин Кусто создают некоммерческое партнерство «Арионис» с целью спасения судна.

Кинозвезда «Калипсо» в своей пятой жизни должна стать плавучим музеем, стоящим на якоре напротив научного центра и природоохранного заповедника в пока еще не указанной гавани. Не такая уж это и новинка: бывший учебный корабль бельгийского ВМФ «Меркатор» вот уже более десятилетия выступает именно в этой роли в Остенде, и плавучие музеи существуют, например, в Стокгольме

(«Ваза» и российская подводная лодка) и в Зебрюгге (плавучий маяк «Вестиндер» и немецкая подводная лодка). Нельзя не вспомнить и российский «Витязь» — звезду Музея Мирового океана в Калининграде.

Наша сага на этом не кончается. Едва истек ноябрь 2004 г., как разразился новый скандал. Жан-Мишель Кусто, сын капитана, глава «Общества будущего океанов», базирующегося в Калифорнии и имеющего свой офис в Париже, а также член Совета директоров Французской океанографической компании (Campagnes Oceanographiques Françaises — COF), не связанный ни с организациями, основанными второй женой своего отца, ни даже с Обществом Кусто, вопреки предыдущим сообщениям заявил в декабре 2004 г., что «Калипсо» проделает гораздо более короткое последнее плавание и будет восстановлена на юге Франции, а затем выставлена в качестве экспоната учебного центра, как этого хотели его отец и мать.

Наконец, для пущего усугубления путаницы, именно COF является зарегистрированным владельцем судна, и в этом качестве с ним судится некая англо-французская организация (Compagnie Anglo-Française), также считающая себя законным собственником «Калипсо».

В свою очередь, Жан-Мишель Кусто твердо придерживается намерения отбуксировать судно на юг Франции и отреставрировать его; он готов с благодарностью принять пожертвование от «Карнивал Лайнз», но считает, что восстановление судна не зависит ни от каких договоренностей с этой корпорацией. Не было ли заявление «Карнивала» слегка преждевременным? Мифы и реальность продолжают переплетаться... Не исключено, что эти семейные склоки и судебные тяжбы могут окончательно потопить знаменитый ковчег!■

©Перевод с английского
С.В.Чудова