

ПЕТЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Хроника автомобильных катастроф



**Самые ожидаемые
катастрофы века**



**Петр
Гутиков**



Петр Гутиков

Петля безопасности: хроника автомобильных катастроф

Текст предоставлен правообладателем.

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=2522465

Гутиков П. Петля безопасности: хроника автомобильных катастроф:

Эксмо; Москва; 2011

ISBN 978-5-699-52676-5

Аннотация

Автор книги, профессиональный водитель-дальнобойщик, «намотавший» по дорогам России и зарубежья более полумиллиона километров (10 раз вокруг Земли по экватору!), знает о сложном и драматическом дорожном мире всё. Или почти всё. Он сам не раз попадал в аварии, в тяжелые дорожно-транспортные ситуации, но всякий раз судьба его щадила и миловала. Анализируя длинную и противоречивую историю крупнейших автомобильных катастроф, автор размышляет: так что же является первопричиной столь удручающей статистики смертности на дорогах – человеческий фактор или несовершенство придуманных человеком механизмов?

Содержание

Предисловие	4
1896 г	9
1927 г	23
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Петр Гутиков

Петля безопасности: хроника автомобильных катастроф

Предисловие

Если из точки А в точку В идет грузовик, а в обратном направлении следует маршрутный автобус, то нет никакой гарантии, что они удачно прибудут в свои пункты назначения. Никто не в состоянии гарантировать, что в какой-то произвольной точке С с обоими транспортными средствами не случится нечто весьма и весьма неприятное. «А почему с ними обязательно должно что-то случиться?» – зададут логичный вопрос читатели-пассажиры, а вместе с вами и те люди, кто водит грузовики и автобусы.

Безусловно, большинство людей уверено, что аварии и подобные беды должны обязательно обойти их стороной. Это кто-то другой окажется в автобусе, в который на огромной скорости врежется грузовик. Это кто-то другой будет ехать в маршрутке, которую на железнодорожном переезде раздавит в лепешку скоростной поезд. Это кто-то другой поедет

с утречка на рыбалку и заснет за рулем автомобиля. Наверное, так мыслит большое количество людей. И мало кто пытается в мыслях примерить на себя участь жертв многочисленных автокатастроф, сопоставить факты и понять вполне очевидную вещь: стопроцентной безопасности транспортных средств никогда не было и, видимо, еще долгое время не будет.

Говоря об этом, не стоит впадать в мистику, как это делают некоторые исследователи катастроф и легковнушаемые обыватели. Можно сотни раз говорить о том, что аварии предопределены свыше – судьбой или промыслом Божиим. Однако при ближайшем рассмотрении практически любой автокатастрофы вскрываются отнюдь не мистические причины. Основой этих причин могут стать совершенно обыденные, даже банальные, далекие от мистики вещи.

Автобус перед выездом на маршрут должен проверяться специалистами на исправность. Иной техник выполнит свою работу скрупулезно и честно, выявит неисправность и не допустит автобус к выезду, тем самым устраняя огромную вероятность катастрофы. Хвала ему и почет. Однако среди специалистов всегда найдутся и такие люди, кто окажется халатным, нерадивым. И не по злему умыслу, а потому что не выпался или принял накануне изрядную дозу алкоголя. Какие уж тогда шланги, крепления, трещинки... И в лучшем случае проверенный таким типом автобус заглохнет где-нибудь на маршруте. А в худшем он спровоци-

рует дорожно-транспортное происшествие, последствия которого могут быть чрезвычайно трагичными. Ничего хорошего нельзя ожидать от автомобиля, отремонтированного в кустарных условиях или на СТО, работающей по принципу «тяп-ляп, лишь бы как». Вы наверняка согласитесь, что такие явления встречаются довольно часто, а в странах третьего мира и вовсе сплошь и рядом.

Но даже если мы сели в автобус, который прошел отличную проверку перед рейсом, это не означает, что проблем не может быть. Ни техник, ни водитель, ни пассажир не в состоянии предугадать, что произойдет на дороге в каждую последующую секунду. Ведь из-за поворота вопреки всем правилам дорожного движения может нестись легковушка вдрызг пьяного Ивана Ивановича или грузовичок какого-нибудь Гильермо Сальваторе, нюхнувшего перед поездкой кокаина...

На пути нашего транспортного средства могут возникнуть и иные неожиданности. Например, дорожные работы. Хорошо, если есть предупреждающие об этом знаки. А если таковых по каким-либо причинам нет? Да к тому же мы едем ночью по неосвещаемой дороге? Котлован, недостроенный мост, да и обычный асфальтоукладчик могут внезапно оказаться финальной точкой нашей поездки. А открытый люк? А глубокая выбоина, «замаскированная» лужей? А «лежачий полицейский» невероятной высоты? По сути, все это – проявления чьей-то недобросовестности. Одна служба не позаботилась о прочности закрытия люка, другая – ожидала

плановый ремонт дороги через три месяца; третья, заботясь о безопасности движения, превратила участок дороги в холмистую местность. А результат во всех случаях один – очередная трагедия на дороге. Смерть, увечья, перечеркнутые жизненные планы и устремления... И все потому, что кто-то элементарно не сделал свою работу так, как ее следовало бы сделать.

Впрочем, ошибки, исходящие от самих автомобилистов, могут быть не менее печальными. Помимо упомянутого выше пьянства за рулем, опасность несет любое невыполнение правил дорожного движения и техники безопасности. Непристегнутый ремень безопасности, бессмысленное лихачество на дороге с «догонялками» и «обгонялками», игнорирование дорожных знаков и сигналов светофора, управление автомобилем людьми без водительской подготовки – все это и еще многое другое серьезным образом повышает вероятность все новых и новых автокатастроф, в том числе с большим количеством жертв.

Эта книга рассказывает о ряде громких автомобильных катастроф, произошедших на нашей планете за последнюю сотню с лишним лет. Все эти катастрофы разные. Однако есть в них и то, что их по-настоящему объединяет, – а именно то, что буквально каждая из них могла бы просто-напросто не произойти, если бы были соблюдены те или иные формальности, правила, требования. Всегда проще кивать на жестокую судьбу, чем признавать собственные ошибки. Исто-

рии подобных ошибок, приведших к автокатастрофам, вы найдете на страницах этой книги.

1896 г

Первое в мире ДТП со смертельным исходом

Подходил к концу XIX век. К этому времени было сделано множество открытий и изобретений. В том числе продолжались разработки по созданию совершенного типа самодвижущейся повозки. Разные изобретатели по-разному видели будущее автомобильного транспорта. Соперничали друг с другом самодвижущиеся экипажи с паровыми, электрическими и бензиновыми двигателями. Последние особенно шокировали публику, так как в то время бензин не находил лучшего применения, чем антисептическое средство. Его даже продавали в аптеках с другими лекарствами.

Впрочем, какой бы двигатель ни лежал в основе такой повозки, люди воспринимали ее как диковинку. Они не прочь были поглазеть не только на их внешний вид. Их привлекали и бешеные по тогдашним меркам скорости: от 2 до 4 миль в час! То есть где-то 3,5–7 километров в час, если перевести в современную метрическую систему. Мы с вами, дорогой читатель, наверняка сошли бы с ума от таких низких скоростей. По сути, любой велосипедист нашего времени сумел бы в два счета обогнать самую совершенную самодвижущуюся карету конца XIX века.

Исследователи отмечают, что дорожно-транспортные происшествия случались и до 17 августа 1896 года. История зафиксировала несколько мелких столкновений автомобилей с каретами и пешеходами. Однако по причине чрезвычайно низкой скорости автомобилей повреждения были минимальными, а смертельных исходов среди пешеходов или водителей удавалось избежать. Правда, вскоре оказалось, что низкие скорости не гарантируют безопасности жизни и здоровья людей, ставших участниками автомобильных аварий.

Что же произошло 17 августа 1896 года? В тот день в лондонском парке «Кристал Пэлас» («хрустальный дворец») происходило сразу несколько мероприятий для увеселения публики. Парк, получивший свое название от огромной стеклянной оранжереи, привлекал к себе немало жителей Лондона и его пригородов. 17 августа 1896 года в «Кристал Пэлас» проходил танцевальный фестиваль, пропустить который для многих лондонцев считалось невозможным. Одновременно с этим в парке намечалось и более необычное зрелище. Это было что-то вроде рекламной презентации самодвижущегося экипажа.

Бриджет Дрисколл, сорокачетырехлетняя жительница Лондона, пришла в тот день в парк с дочерью и друзьями. Они хотели собственными глазами посмотреть на участников танцевального фестиваля. Вполне вероятно, что она была типичной женщиной Викторианской эпохи с ее консерва-

тивными взглядами и частым неприятием прогресса. В противном случае госпожа Дрисколл не преминула бы заглянуть и на демонстрацию «самодвижущегося агрегата». Впрочем, техническое проявление прогресса все же настигло англичанку. Точнее – застигло. Врасплох...

Демонстрацию «самодвижущегося агрегата» в «Кристал Пэлас» организовала существовавшая тогда Англо-французская компания моторных экипажей (в других источниках ее называют Англо-французской автомобильной компанией). Руководство компании делало ставку на качественно новый порядок представления своего детища. Автомобиль, созданный в одной из лондонских мастерских, не должен был напоминать некий музейный экспонат с предупредительной надписью: «Руками не трогать». Руководители компании были уверены, что необходимо взаимодействие с публикой, поэтому было решено устроить «показательные выступления» на автомобиле. И каждый желающий, и невольный свидетель сумел бы увидеть машину в деле.

Казалось бы, все просто. Берите водителя, посадите его на автомобиль, и пускай он показывает все, на что способна техника. Но тогда сделать это было отнюдь не легко. Да, компания называлась автомобильной. Но это вовсе не означало, что все ее сотрудники умели управлять автомобилем. В случае с Англо-французской компанией моторных экипажей дело обстояло именно так. Поэтому за три недели до намеченной демонстрации руководство решило срочно обу-

чить азам вождения одного из своих сотрудников.

Выбор пал на Артура Эдселла. Он изъявил немедленную готовность освоить управление автомобилем в столь сжатые сроки. Где проходили тренировки, сейчас уже точно никто не скажет. Возможно, в самом Лондоне, а может быть, и где-то в пригородах. Так же трудно сказать, имел ли название (и какое именно) тот автомобиль. Так или иначе, но за двадцать один день до презентации «агрегата» он сумел научиться вождению. По идее, все должно было пойти в точности по плану.

Демонстрацию автомобиля своим вниманием посетители парка не обделили. Толпы любопытствующих двинулись на специальную площадку, где стояло чудо техники. Каждый желающий мог на нем прокатиться. Естественно, сделать это можно было не самостоятельно, а вместе с Артуром Эдселлом в качестве водителя. К тому же с желающих прокатиться взималась плата, дабы покрыть некоторую часть расходов.

Эдселл, сидя в самодвижущемся экипаже, ощущал себя едва ли не героем. Его глаза светились, улыбка не сходила с лица. Он был горд собою и не скрывал это от публики. А вот о том, что его обучение вождению началось меньше месяца назад, он никому не рассказывал. Хотя и отличался в тот день болтливостью.

Вскоре «показательные выступления» начались. Артур Эдселл возил всех, кто сумел заплатить. Автомобиль разъезжал по аллеям парка. Много посетителей если и не ви-

дели машину, то уж точно слышали гул ее мотора. Впрочем, в эпицентре проведения танцевального фестиваля гул слышался меньше всего: его заглушал громкой музыкой оркестр. Внешне ничего не предвещало беды, и лондонский день 17 августа 1896 года так и остался бы особо ничем не примечательным.

Однако среди желающих испытать новое для себя ощущение – ощущение автомобильной прогулки – оказалась некая весьма импозантная, миловидная дама. Завидев ее, Эдселл тут же забыл обо всем на свете. Он услужливо засуетился вокруг нее. Заливался соловьем, лишь бы только произвести на красавицу хорошее впечатление. Барышня в ответ мило улыбалась, что еще больше подвигало сотрудника компании моторных экипажей к совершению глупостей.

Усадив очаровавшую его особу на автомобиль, Артур немного замешкался. Он осмотрел двигатель, несколько минут с ним повозился и лишь затем присоединился к своей спутнице. На ее вопросительный взгляд он пояснил, что проверил исправность мотора. Из материалов следствия мы можем сделать вывод, что Эдселл в тот момент врал. Однако все по порядку.

«Самодвижущийся агрегат» тронулся с места и покатил по дорожкам парка. Наблюдавшая за действием публика заметила, что скорость автомобиля возросла по сравнению со всеми предыдущими поездками. Объяснения этому никто не находил. Да и не до этого было зевакам. Зачем искать от-

веты, что-то сравнивать, анализировать, если ты пришел в парк развлекаться? Возросшая скорость «повозки» зрителей лишь обрадовала. Ведь зрелище становилось еще более захватывающим. Можно себе представить, что испытал бы любой из тогдашних лондонских обитателей, окажись он в нашей с вами современности, скажем, на гонках «Формулы-1» или хотя бы на каком-то вполне заурядном авторалли. А в 1896 году для неопишуемого восторга толпы хватило увеличения скорости с 2 до 4 миль в час.

Артур Эдселл понимал, что публика наблюдает за ним и управляемым им «агрегатом». Это добавляло ему гонору. Но больше всего сотрудник автомобильной компании павлином распускал хвост перед своей прекрасной пассажиркой. Уж позволить ей скучать во время поездки он никак не мог. Эдселл не только выжимал предельную для автомобиля скорость, но и не прекращал вести с барышней оживленный разговор. Впоследствии свидетели, давая показания полиции, обращали особое внимание на этот факт.

Тем временем Бриджет Дрисколл прогуливалась с дочкой и друзьями по парковым аллеям. Они обменивались впечатлениями о танцевальном фестивале. Дочка робко изъявила желание связать свою жизнь с танцем. Мать, как здравомыслящая (в своем понимании) женщина, категорически запретила даже думать об этом. Друзья ее поддержали. Некоторое время они шли молча, не подозревая, что очень скоро случится трагедия.

Следует напомнить, что это сегодня мы условно поделены на пешеходов и автомобилистов. В ту же эпоху такого деления еще не было. Поэтому человек, гуляющий по парку или по большинству улиц, ощущал себя эдаким хозяином дороги. Это и понятно, ведь опасности быть сбитым тогда практически не существовало. Нужно было хорошенько умудриться, чтобы попасть, например, под экипаж на лошадиной тяге. Именно эта психология «хозяина дороги», свойственная человеку доавтомобильной эпохи, и сыграла с госпожой Дрисколл злую шутку.

Артур, как и прежде, не умолкал. Он высказывал спутнице свои взгляды на развитие автомобильного транспорта, рисовал радужные картины, какими станут автомобили через десять, двадцать и даже сто лет. И все это делалось ради того, чтобы лишний раз услышать от дамы «хи-хи» и увидеть ее довольное личико. Смотреть на дорогу водитель с «огромным» стажем забывал. Какая там дорога, если впереди маячила перспектива более близкого знакомства со смеющейся красавицей!

Бриджет Дрисколл отчетливо слышала гул мотора. Сначала она не поняла, откуда этот гул исходит. Дочка быстро объяснила ей, что к чему. «О! Эти проклятые самодвижущиеся повозки! – сердито воскликнула она. – Господи, за что ты так караешь Англию, ниспослав нам сие громахающее безумие?!» Друзья пытались высказать противоположную точку зрения. Однако госпожа Дрисколл даже не стала их слушать.

Дочка, не принимавшая автомобили в штыки, все же старалась не перечить матери.

И вот автомобиль появился в глубине аллеи. Дрисколл и все, кто был с ней, сразу же отметили для себя его появление. Машина стремительно приближалась. Люди, завидев ее, покидали дорожку аллеи. То же сделали друзья госпожи Дрисколл и ее дочь. Но сама госпожа осталась, застыв в ступоре. Этого никто не заметил, так как все взоры были устремлены на самодвижущуюся карету. Никто не мог предположить, что женщина не сойдет на обочину.

Когда между автомобилем и бедолагой Бриджет оставалось буквально несколько метров, она спохватилась. Подняв зонт, она начала им размахивать – пыталась остановить повозку без лошади. Естественно, ее попытки были тщетными. Самодвижущаяся повозка не остановилась и не свернула в сторону. Она продолжала ехать со скоростью четыре мили в час. Артур Эдселл, как и раньше, смотрел на свою спутницу, а не на дорогу. Когда раздался удар и автомобиль ощутимо вздрогнул, водитель даже не смог с ходу сообразить, что произошло. И только крики людей на обочине не давали поводов для сомнения: случилась беда...

Артур остановил автомобиль и быстро спрыгнул с него, чтобы убедиться в последствиях произошедшего. Позади машины в луже крови лежало женское тело, над которым плакала девушка. Несколько ошарашенных взрослых людей, находившихся рядом, позвали полицию. Автомобилист по-

дошел поближе. Сомнений не оставалось: он насмерть сбил даму. Люди вокруг что-то говорили и кричали. Ему трудно было что-либо разобрать. Он попытался вернуться к автомобилю. Однако появившиеся полицейские задержали его для проведения разбирательства. Эдселл лишь успел заметить, что его спутницы на автомобиле не было. Не желая иметь ничего общего с трагедией, она унесла оттуда ноги.

Разбирательство по поводу трагедии в парке «Кристал Пэлас» было не совсем обычным для своего времени. Орудием убийства послужил автомобиль, что было совершенно новым явлением для судебной практики Англии. Поэтому возник вопрос о целесообразности возбуждать уголовное дело против Эдселла. После дискуссии было принято компромиссное решение: повременить с возбуждением уголовного дела до конца разбирательства в обстоятельствах трагедии. Полицию ожидала необычная работа. Им пришлось принимать во внимание не только показания свидетелей, заключения врачей, но и запрашивать заключение технической экспертизы автомобиля. Без последнего сыщики Скотланд-Ярда оказывались бессильными в воссоздании как можно более полной картины происшествия.

Очевидцы событий в парке дали показания против Артура Эдселла. Вспомнили и бахвальскую болтовню с барышней, и внезапно возросшую скорость «агрегата», и голову водителя, повернутую в сторону от дороги. Впрочем, немало свидетелей утверждало, что жертва столкновения была во

всем виновата сама. «Что ей мешало сойти с дороги? Почему спутники госпожи Дрисколл не увели ее в сторону?» – задавали они закономерные вопросы. Ни дочь, ни друзья погибшей ответить на них не смогли.

Медики констатировали, что смерть госпожи Бриджет Дрисколл наступила в результате мощного удара, который пришелся в голову. В результате столкновения с автомобилем женщина получила черепно-мозговую травму, не совместимую с жизнью. Ее смерть не была мгновенной. Бедняга прожила еще несколько минут после удара, с трудом осознавая, что с ней приключилось.

Техническая экспертиза автомобиля показала его полную исправность. Произошедшее никак нельзя было свалить на то, что машина внезапно вышла из строя и была неподконтрольна водителю. Сыщики поинтересовались причиной резкого возрастания скорости «агрегата». И вот тут выяснилось, что произошло это неслучайно. Автомобиль изначально был рассчитан на скорость до двух миль в час. Но на последнем заезде «показательных выступлений» она увеличилась где-то в два раза. Эксперименты после аварии также указали на скорость до четырех миль в час. Оказалось, что проблема заключалась в приводном ремне, подтянутом сверх положенной нормы. Кто и зачем это сделал? Артур Эдселл не стал отрицать, что это было делом именно его рук. Он вспомнил красивую пассажирку и поведал следствию, что сознательно подтянул приводной ремень. Он хо-

тел, чтобы очередной демонстрационный выезд стал более блистательным, чем все предыдущие. Красота пассажирки почти полностью затмила ему разум...

Судебное разбирательство длилось порядка шести часов. Жюри присяжных внимательно выслушивало все данные о трагедии в парке «Кристал Пэлас». Сторона, настаивавшая на возбуждении уголовного дела против Артура Эдселла, казалась очень убедительной в своих доводах. Противники возбуждения уголовного дела «на первый взгляд» были малоубедительными. Но в любом случае последнее слово оставалось за присяжными. Присяжные, приняв во внимание доводы сторон, удалились на совещание для принятия решения. Можно только представить, какими мучительными для Эдселла были минуты ожидания. Надеялся ли он на вердикт в свою пользу? Или был уверен, что перед тогдашними английскими законами он чист? Мы вряд ли когда-нибудь узнаем об этом.

Жюри присяжных вернулось в зал. Вскоре в гробовой тишине был зачитан вердикт, который многим показался неожиданным. Жюри признало смерть госпожи Бриджет Дрисколл случайной. Уголовное дело ни против Артура Эдселла, ни против Англо-французской компании моторных экипажей возбуждать не стали. Вероятно, вердикт стал результатом компромисса при отсутствии на тот момент законов, позволявших осудить автомобилиста. Не зря после провозглашения вердикта коронер (специальное должностное

лицо, расследующее обстоятельства смерти) двусмысленно заметил: «Это никогда не должно больше повториться!»

Что имел в виду коронер? Большинство исследователей считает, что он наивно полагал, будто не должно было случаться новых дорожно-транспортных происшествий. Однако если вдуматься, его слова могли иметь и абсолютно иной смысл. Возможно, что опытный юрист заявил о нежелании повторения в будущем оправдательных вердиктов водителям «самодвижущихся агрегатов», виновных в наездах на пешеходов. Коронер не мог не понимать, что в смерти бедняги Дрисколл виновен Артур Эдселл. Но раз не было законов, позволявших наказать нерадивого автомобилиста, то и заявлять прямо о его вине коронер не стал.

А что можно сказать о самом первом дорожно-транспортном происшествии со смертельным исходом с высоты нашего времени? Неужели мы вслед за английскими присяжными конца XIX века назовем смерть Бриджет Дрисколл случайной? Или, может, объявим ее главной виновницей ДТП 17 августа 1896 года? Со всей очевидностью мы должны признать, что настоящим виновником трагедии был не кто иной, как сотрудник Англо-французской компании моторных экипажей Артур Эдселл. А вместе с ним, косвенно, и те люди, которые посадили его на автомобиль.

Первой причиной аварии стал мизерный опыт вождения Эдселла. Напомним, что его водительский стаж на момент аварии составлял всего три недели. Причем даже этот стаж

нельзя назвать полноценным. Ведь отсчет недель ведется не с того момента, когда сотрудник получил основные навыки вождения, а с момента его первого знакомства с автомобилем. Но даже умение водить автомобиль, которое Эдселл все-таки приобрел, не подменяет собой водительского опыта. И какими бы мотивами он ни руководствовался во время «показательных выступлений», в первую очередь ему следовало думать о безопасности.

Второй причиной аварии стал отвлекающий водителя фактор. Возможно, Артур Эдселл верил в безграничные возможности автомобильного транспорта. Но с его стороны было глубоко ошибочно надеяться на то, что беззаботная болтовня во время езды не приведет к драматическим последствиям. Все его внимание должно было быть направлено не на кокетничанье с дамой, а на дорогу. Только так он сумел бы и держать под контролем дорожную обстановку, и быстро реагировать на ее изменение. При внимательном вождении Эдселл точно заметил бы даму задолго до приближения автомобиля к ней.

Третьей причиной трагедии в «Кристал Пэлас» стало нарушение скоростного режима. Необоснованно посодействовав увеличению скорости, Эдселл совершил еще одну ошибку. Пусть эта скорость смехотворна для нашего времени, однако в 1896 году она казалась сумасшедшей. И к ней сам автомобилист, скорее всего, не был готов. Ведь три недели он тренировался при скорости, меньшей в два раза. Получается,

что у него не было никакого опыта скоростного вождения.

Интересно, что первое в мире ДТП со смертельным исходом объединило большинство факторов, которые и сегодня являются главными факторами автокатастроф. Вглядываясь в ошибки Артура Эдселла, мы видим ошибки современных автомобилистов.

С 1896 года число автокатастроф и дорожно-транспортных происшествий в целом возросло в десятки тысяч раз и постоянно продолжает расти. Каждый день мир недосчитывается более трех с половиной тысяч человек, погибших в автокатастрофах. Ежегодно более пятидесяти миллионов получают травмы и увечья разной степени тяжести. Уже много лет автомобильный транспорт признается многими организациями самым опасным для жизни и здоровья людей видом транспорта.

1927 г

Гибель королевы танца Айседоры Дункан

Сентябрь 1927 года. Европа. Чуть менее девяти лет прошло после окончания Первой мировой войны. В экономическом развитии стран Западной Европы наблюдается период относительной стабильности. Европейцы к этому времени успели оправиться от шока, вызванного «империалистической войной», которая поставила под вопрос веру в научно-технический прогресс. Люди, с радостью принявшие открытия и изобретения конца XIX – начала XX века, увидели, что все эти достижения в одинаковой мере могут служить и для военных целей. Ну а у тех, кто изначально был скептиком, появились лишние аргументы.

Впрочем, подобная массовая апатия жителей Западной Европы была кратковременной. Экономики европейских государств восстанавливались. Люди стали искать способы реализовать свои материальные потребности, которые не получалось удовлетворить во время войны. В повседневный быт многих европейцев постепенно, но неумолимо вошли телефон, санузел, автомобиль. Безусловно, далеко не все желающие имели личные авто. Однако автомобильный транспорт (автобусы, такси, служебные машины) уже прочно вписался

в городские и в меньшей степени в сельские ландшафты Западной Европы. В 1927 году по сравнению с 1896 годом автомобиль как таковой не являлся диковинкой. «На скоростном автомобиле время мчится», – написал в ту пору один немецкий поэт, четко уловив особенности эпохи.

Парижанин или житель Лондона, выйдя на улицу, уже не мог себя чувствовать полноценным «хозяином дороги», как это было еще в середине XIX века. У человека, идущего пешком либо едущего на лошадях, эта привилегия с течением времени исчезла. Ее уверенно отнимал другой человек – управляющий любой разновидностью автомобиля. Территория господства прежнего «хозяина дороги» из года в год сужалась. У кого-то это вызывало нарекания, кто-то осознал свое положение и торопился влиться в поток автомобильного транспорта.

Однако возросла ли безопасность автомобильного движения с момента легендарного первого ДТП со смертельным исходом? К сожалению, на этот вопрос следует ответить отрицательно. Статистика происшествий, исторические источники, кинохроника – все говорит об этом. Получалось, что параллельно с развитием и совершенствованием автомобильного транспорта возникали все новые и новые проблемы. Автомашины по-прежнему врезались в столбы, сбивали пешеходов, падали с мостов. Трупы увозились в морги. Медики корпели над искалеченными водителями, пассажирами и пешеходами. Груды искореженного металла, остававшего-

ся от автомобилей после аварий, сдавались в лом. Просто сказка – чем дальше, тем страшнее. Главное, что все осталось при своих делах: и патологоанатомы, и медики, и приемщики вторсырья. Ну, и владельцы автомобильных концернов, ведь выпуск их продукции не останавливался.

Вы спросите, к чему такое долгое вступление? Оно необходимо, чтобы ощутить дух того времени и постараться понять, почему оказалась возможной гибель одной из тогдашних мировых звезд. Речь идет об Айседоре Дункан. Эта американка стала в свое время всемирно известной личностью. Причиной тому был ее огромный танцевальный талант, которому, на всеобщее удивление, удавалось обойти разнообразные препоны суеверий и даже государственные границы. Талант этой женщины в одинаковой мере признавался и в Америке, и в Западной Европе, и в Советском Союзе. Мало кто из тогдашних культурных деятелей мог похвастаться таким единодушным признанием. И это все при том, что она не была классической танцовщицей, а шла на смелые эксперименты (отказ от традиционного балетного костюма, танцы босиком). Она основала новое направление в танце – свободный танец. С Советской Россией ее связывал период жизни с 1921-го по 1924 год. Тогда она была замужем за известным русским поэтом Сергеем Есениным. Однако большая разбежка в возрасте (Айседора была старше мужа почти на двадцать лет) и постоянная взаимная ревность привели к разводу. Покинув Страну Советов, Дункан скиталась по Ев-

ропе, пока не оказалась на средиземноморском побережье, в городе Ницца. Именно там, в автомобиле одного из своих новых друзей, она и погибла.

Следует заметить, что история гибели Айседоры Дункан несколько путанная и туманная. В разных источниках мы находим порой противоположные сведения о ее последнем дне. Свидетели трагедии путаются в своих высказываниях. Называются разные имена, приписываемые водителю автомобиля, в котором погибла звезда свободного танца. Да и марку самого автомобиля называют по-разному. Вероятно, все это связано с более поздними наслоениями. Тем не менее у нас есть все для того, чтобы реконструировать события дня трагедии.

14 сентября 1927 года около восьми часов вечера Айседора Дункан находилась в гостиничных апартаментах. Привыкнув к звездной жизни, она не желала прозябать в рутине. Пребывать долгое время в четырех стенах и ничего не делать было для нее тяжелым испытанием. Одна из ее близких подруг написала по этому поводу: «Быстрое движение было для нее так же необходимо, как дыхание». Вот и в тот вечер танцовщица выбрала движение.

Возражать пыталась подруга примадонны Мэри Дести. Она призывала отказаться от вечерних планов, остаться и поужинать в отеле. Все призывы оказались тщетными. Дункан собиралась посетить ближайший ресторан, взяв Мэри с собой за компанию. Другим компаньоном в этом деле ока-

зался выходец из России Иван Николаенко. По роду занятий он был связан с кинематографом. Незадолго до того Николаенко получил от Айседоры согласие на киносъемку ее танцев. В ресторане за ужином они собирались обсудить нюансы будущей съемки. Ну и, ко всему прочему, танцовщицу тянуло к русским – землякам ее бывшего мужа.

Помимо этого, в тот вечер после ресторана у Дункан намечалось свидание. Ее очередным возлюбленным стал итальянский автомобилист Бенуа Фалькетто. Она очень любила автомобили. Покидая апартаменты, примадонна оставила своему другу записку с просьбой ожидать у ресторана. Она порхала словно бабочка, не ощущая груза пятидесяти прожитых лет. На ней было красное платье. На шею она повязала красную креповую шаль с длинной бахромой. Шаль была украшена изображениями огромной желтой птицы, синих астр и китайских иероглифов. Этот предмет гардероба являлся для нее едва ли не самым любимым.

Пока Айседора Дункан в обществе Мэри и Ивана направлялась к ресторану, на другом конце города Бенуа Фалькетто готовил к выезду свой автомобиль. Итальянец владел в Ницце собственным гаражом «Гельвеция». Синьор неплохо разбирался в автомобилях. Предпочтение он отдавал спортивным моделям. С одной стороны, ему очень нравилась скоростная езда. С другой – он прекрасно знал, что спортивные машины безумно привлекают представительниц противоположного пола. Правда, Фалькетто был хорош и сам по се-

бе. Не зря во многих мемуарах, посвященных тем событиям, его именуют «красавчиком». Айседора Дункан за короткий срок их знакомства успела окрестить его переодетым в шоферскую одежду греческим богом с колесницей.

Предвкушая романтический вечер, итальянец заботливо осматривал свой автомобиль. Бенуа не хотел, чтобы какая-то неприятность вроде заглохшего мотора испортила хорошее впечатление примадонны. Машина была тщательно проверена на предмет неисправностей. Фалькетто даже не стал доверять это дело кому-либо из своих работников. Замечаний не было. Помощники заправили бак. Хозяин гаража посмотрел на часы. Подходило назначенное для встречи время. Однако можно было не торопиться. На спортивной машине быстро добраться до отеля не составляло особого труда. Поэтому итальянец позволил себе немного задержаться и выпить большую кружку кофе...

В ресторане за ужином Дункан весело болтала с Мэри Дести и Иваном Николаенко. Она высказывала свои идеи относительно съемок. Кинематографист внимательно слушал, с чем-то даже соглашался, высказывал свою точку зрения. Звезда свободного танца после бокала вина заговорила о Есенине, декламировала отдельные строчки из его стихов:

Неприглядная дорога,
Да любимая навек,
По которой ездил много
Всякий русский человек.

Иван помогал ей в этом. А вот Мэри весь ужин была словно сама не своя. Вино не пилось, блюда поедались без аппетита. Многие исследователи уверяют, будто она неожиданно почувствовала, что в ближайшее время с Айседорой должно произойти что-то ужасное. Говорят, что Дести потеряла цвет лица и ей стало дурно. Дункан и Николаенко решили быстрее увести ее из ресторана обратно в отель. Когда они втроем переходили улицу, Мэри слезно упрашивала подружку вечером никуда не ездить. Однако та своих планов на вечер отменять не собиралась. Танцовщица якобы ответила на просьбы подружки следующим образом: «Даже если бы я знала, что это станет моей последней поездкой, то велела бы гнать во весь опор».

Любители мистики находят в этом благодатную почву для своих измышлений. Если же относиться к описанному с точки зрения здравого смысла, то можно найти вполне логичное объяснение поведению Мэри Дести. Предположения о том, что она могла просто ревновать свою подружку к красавцу автомобилисту, имеют не меньшее право на существование, чем версия о мистической прозорливости Мэри. Отдельные современные исследователи склонны полагать, что Айседоре Дункан была свойственна бисексуальность. Как знать! Может быть, Дести просто не хотела отпускать свою любовницу в объятия красивого мужчины...

Отведя Мэри в отель и попрощавшись с Николаенко, при-

мадонна обнаружила, что ее возлюбленный еще не приехал. Нет, он не опаздывал, это она ушла из ресторана раньше. Дункан заглянула в располагавшуюся при отеле студию. Она завела граммофон и принялась танцевать. Служащие отеля слышали, как она распевно повторяла одну и ту же фразу: «Я снова влюблена!» Вскоре Айседора заметила, что к отелю подъехал двухместный спортивный автомобиль, и тут же выбежала на улицу.

Бенуа Фалькетто с улыбкой вышел из машины и проставал навстречу возлюбленной. Они поздоровались и заключили друг друга в крепкие объятия. Примадонне не терпелось уехать подальше от отеля. Она уже была готова сесть в автомобиль, однако ее задержала Мэри, вырвавшаяся из гостиницы. В руках она держала плащ и стала убеждать подругу надеть его, ссылаясь на скорое наступление ночного холода. Айседора отрицательно покачала головой, сказав, что шали ей будет вполне достаточно, и попросила Мэри возвращаться в отель. Та не спешила уходить.

Мэри подошла к итальянцу и промолвила: «Вы не понимаете, какую великую личность везете сегодня. Умоляю вас, будьте осторожнее. Я ужасно волнуюсь». «Бог, переодетый шофером», лишь недоуменно улыбнулся и кивнул женщине в ответ, будто согласился выполнить ее мольбы. Естественно, он думал в тот момент только об одном: быстрее посадить великую танцовщицу в свой спортивный автомобиль и умчаться с ней в ночь.

По словам Дести, примадонна поцеловала ее на прощание, обмотала себе шаль вокруг шеи и крикнула: «Прощайте друзья мои, я иду к славе!» Итальянец помог своей возлюбленной сесть в автомобиль. Через несколько секунд он уселся за руль и завел двигатель. Авто тронулось с места. Фалькетто спешил поскорее покинуть Промена-дез-Англе. Из-за шума двигателя ни он, ни танцовщица не обратили внимания на крик Мэри Дести. Она заметила кое-что неладное и изо всех сил пыталась предупредить парочку об опасности. И эта опасность была вполне реальной в отличие от ее недавних «пророческих» бредней.

Что же на этот раз так разволновало Мэри? Когда автомобиль Бенуа отъезжал, подруга Айседоры все еще стояла на улице. Она провожала взглядом отъезжавшую машину. Машина не успела удалиться и на десяток метров, как в глаза Дести сразу бросилось то, что конец шали примадонны свесился за борт и волочился по земле. Именно в тот момент она и закричала: «Айседора, твоя шаль, твоя шаль!» Спортивный автомобиль внезапно остановился. Мэри отправила какого-то паренька туда, чтобы он предупредил танцовщицу. Но предупреждать уже было некого...

Дести сама ринулась к авто. На улице остановилось еще несколько автомобилей. Бенуа Фалькетто выскочил из машины. Не оставалось сомнения, что произошло нечто ужасное. Итальянец истошно вопил, схватившись за голову: «Я убил мадонну, я убил мадонну!» Его взору, как взору Мэри и

многих зевак, открылось страшное зрелище. Звезда свободного танца оставалась на своем месте, однако ее голова свешивалась через борт. Она была крепко стянута шалью, зацепившейся за заднее колесо. Несколько поворотов колеса хватило для того, чтобы голова Дункан ударилась о борт машины, лицо разбилось и оказалось зажатым словно в тисках. Позже специалистами было установлено, что Айседора погибла буквально в самые первые секунды поездки. Едва тяжелая бахрома шали оказалась в колесе, все было кончено. Хватило одного-единственного оборота колеса, чтобы сломать примадонне шею, повредить яремную вену и убить ее на месте.

Какими были последствия данной трагедии, не вполне понятно. Точно неизвестно, как проводилось следствие и какой результат оно имело. Биографы Дункан мало что говорят на этот счет, ограничиваясь лишь тем, что владелец гаража «Гельвеция» пребывал в тяжелейшем шоковом состоянии из-за гибели своей возлюбленной. Возможно, он и считал себя виновным в ее преждевременной смерти. Но стоит ли так утверждать нам сегодня, сваливая вину на Бенуа Фалькетто?

Любители мистики наверняка станут утверждать, что во всем виноват фатум, злая судьба. Они будут выстраивать замысловатые цепочки мелких фактов в стиле серии американских фильмов «Пункт назначения», чтобы доказать предначертанность и неизбежность случившегося. Кто-то навер-

няка вспомнит о гибели детей Айседоры Дункан в автомобильной катастрофе в 1913 году. Вспомнит и скажет, что судьба преследовала великую танцовщицу, чтобы прикончить ее при помощи автомобиля. В конце концов многие, необязательно даже мистики, обратят внимание на шаль, которая сыграла роковую роль в жизни примадонны. Скажут: «Вот если бы она надела плащ, как предлагала Мэри, то ничего бы не случилось». В общем, как поется в песне группы «Белая гвардия»: «Смерть на красном черной краской иероглифы рисует». Мы же отбросим в сторону все эти фаталистические иероглифы и прочую мистическую шелуху и попробуем объективно во всем разобраться.

Виновна ли Айседора Дункан в трагедии? Безусловно, часть вины лежит и на ней. Но не потому, что она решила поехать с итальянцем. И не потому, что отказалась от плаща. Вина ее состоит в беспечной невнимательности. Да, эта женщина была звездой и стремилась это всячески подчеркивать. Но это стремление иногда мешало ей обращать внимание на совершенно простые вещи. Садясь в спортивный автомобиль, она могла бы не бросать высокопарных слов, а элементарно осмотреться, все ли в порядке. Только тщеславно задрав нос, можно было не заметить, что твой любимый предмет гардероба лежит на тебе не так, как надо. К тому же не следует забывать еще один момент. В ресторане незадолго до трагедии Айседора пила вино. Может быть, еще и поэтому ее внимательность в нужный момент оказалась изрядно

притупленной.

Виноват ли в происшествии Бенуа Фалькетто? Скорее всего, частично виноват и он. Ему хорошо было известно, какую особу он собирался везти на своем автомобиле. Усадив Айседору в машину, он должен был проверить, как она разместилась, и только затем заводить мотор. А вот в том, что итальянец поздно отреагировал, его вины нет. За те считанные секунды, когда смерть настигла танцовщицу, сделать что-либо было практически невозможно. Даже самый опытный водитель вряд ли бы сумел найтись в такой ситуации.

Часть вины следует признать и за Мэри Дести. Своим присутствием и репликами она лишь рассеивала внимание Дункан и Фалькетто. И вместо того, чтобы думать о безопасности, они были полностью поглощены мыслями быстрее уехать.

Однако не стоит списывать причины трагедии только на человеческий фактор. Ведь, по сути, главным виновником трагедии является... спортивный автомобиль. Да, именно он, со всеми своими техническими особенностями. Мы не зря до этого момента не называли его марку.

По одним сведениям, это была модель «Бугатти-37» французской сборки. Ее производили в те годы в городе Мюлузе на заводе Этторе Бугатти. Данная модель комплектовалась быстросъемными крыльями велосипедного типа и фарами. На «Бугатти-37» устанавливался четырехцилиндровый мотор (1495 см³, 70 л. с. при 4500 об/мин) с

распределительным валом в головке и двенадцатью клапанами. Трансмиссия – многодисковое сцепление и четырехступенчатая коробка передач. Подвеска всех колес – зависимая на рессорах. Автомобиль этой модели был очень коротким (3700 мм) и узким (1360 мм). Его вес составлял порядка 800 кг. Скорость, с которой двигалась автомашина данной модели, могла достигать 150 километров в час.

Колеса этого двухместного автомобиля с проволочными спицами крепились одной центральной гайкой каждое. Открытый кузов был настолько узок (880 мм), что локти и водителя, и пассажира высовывались за борт. Локоть каждого находился на расстоянии 150–180 мм от обода заднего колеса и спиц, выходящих из него. Поэтому не стоит удивляться, что шаль Дункан, свесившись за борт, быстро намоталась на спицы.

По другим сведениям, Бенуа Фалькетто приехал в тот вечер на машине модели «Амилькар Гран Спорт». Эта модель действительно была очень популярной во Франции в конца 1920-х гг. «Амилькар Гран Спорт» выпускалась серийно и являлась спортивной моделью. По своей компоновке она была очень похожа на «Бугатти-37». Сиденья в обеих моделях располагались одно за другим. Водительское сиденье находилось спереди справа, пассажирское – позади и левее его. Для того чтобы водитель смог хорошо рассмотреть своего пассажира, ему пришлось бы почти полностью оборачиваться. Естественно, что это было неудобно, да и небезопасно...

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.