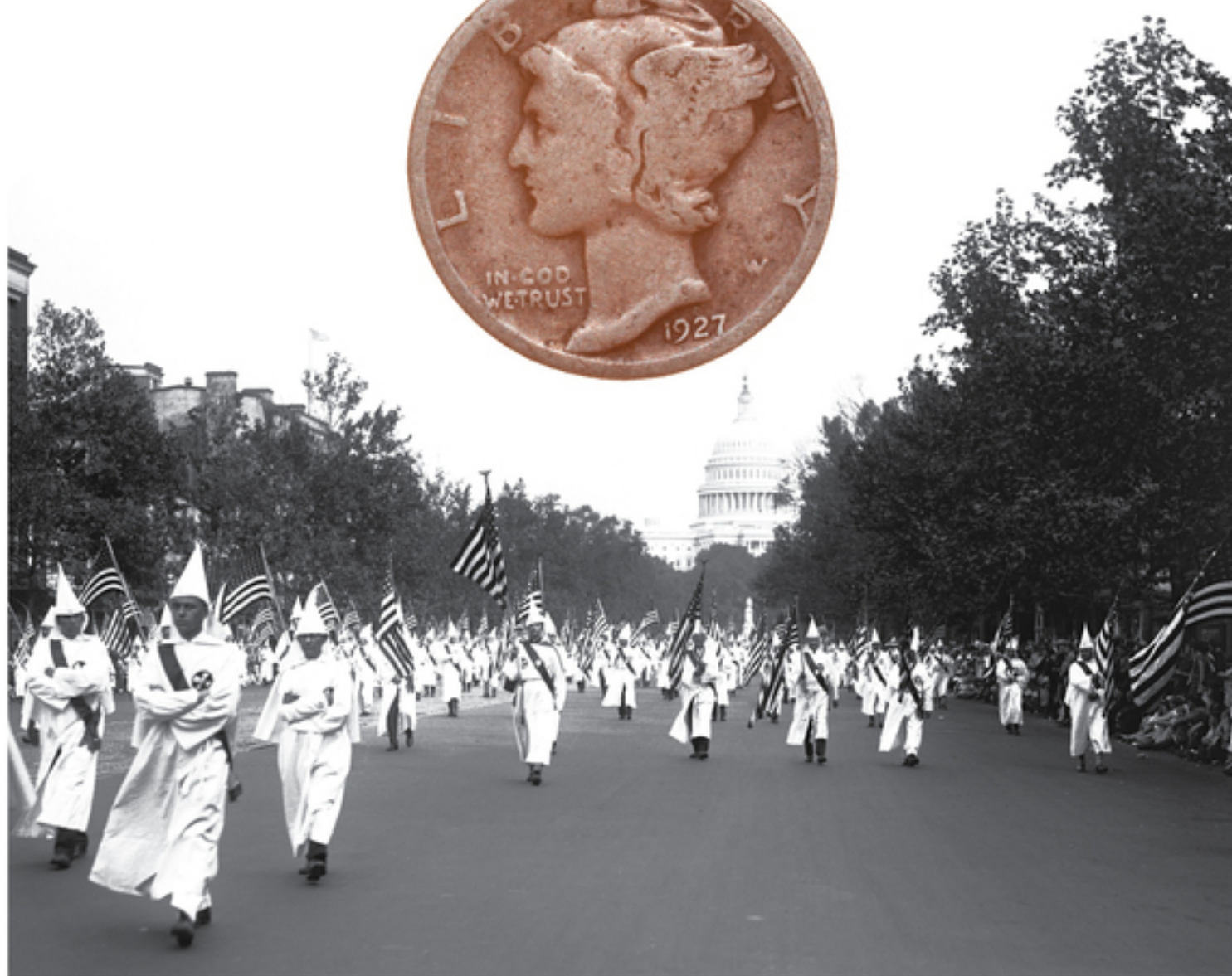


БЕСПОКОЙНОЕ ЛЕТО 1927

Билл БРАЙСОН



Что происходило и что не происходило в Америке
этим летом.



Страницы истории (АСТ)

Билл Брайсон

Беспокойное лето 1927

«АСТ»

2013

УДК 821.111-3(73)
ББК 84(7Coe)-44

Брайсон Б.

Беспокойное лето 1927 / Б. Брайсон — «АСТ»,
2013 — (Страницы истории (АСТ))

ISBN 978-5-17-083744-1

Тем летом Чарльз Линдберг первым совершил беспосадочный перелет через Атлантику, а гангстер Аль Капоне подчинил себе всю нелегальную торговлю алкоголем в Чикаго, Юг США пережил величайшее наводнение, а сама страна уверенно показала себя главной действующей силой на мировой арене, на экраны вышел первый по-настоящему звуковой фильм, а четыре самых влиятельных банкира планеты провели тайное совещание, результатом которого стали последующий крах фондового рынка и Великая депрессия. А в остальном лето 1927 года в США было долгим и теплым, ярким и ласковым...

УДК 821.111-3(73)
ББК 84(7Coe)-44

ISBN 978-5-17-083744-1

© Брайсон Б., 2013
© АСТ, 2013

Содержание

Пролог	6
Май	19
1	19
2	28
3	35
4	44
5	51
6	56
7	64
Июнь	67
8	67
Конец ознакомительного фрагмента.	73

Билл Брайсон

Беспокойное лето 1927

Посвящается Энни, Билли и Грейси и памяти Джулии Ричардсон

Bill Bryson

ONE SUMMER: AMERICA, 1927

Печатается с разрешения автора и литературного агентства The Marsh
Agency Ltd.

© Bill Bryson, 2013

© Перевод. О. Перфильев, 2017

© Издание на русском языке AST Publishers, 2017

Пролог

Теплым весенним вечером, незадолго до Пасхи 1927 года, обитателям высоких нью-йоркских домов выпала возможность полюбоваться грандиозным пожаром, охватившим только что возведенный апартаментный отель-небоскреб «Шерри-Нидерланды». Когда загорелись деревянные леса на его вершине, пожарные тут же поняли, что никаких средств, позволяющих подавать воду на такую высоту, у них нет.

На Пятую авеню стекались целые толпы зевак, ведь такого большого пожара в городе не было давно. Отель в тридцать семь этажей на то время считался самым высоким жилым зданием. Последние пятнадцать этажей все еще покрывали леса, и их-то гигантским факелом и охватило пламя. Издалека здание походило на горящую спичку. Пожар был виден за двадцать миль, но вблизи, конечно же, он выглядел куда более захватывающим. Горящие секции лесов длиной до пятидесяти футов падали с высоты пятисот футов и, ударившись о мостовую, разлетались на множество искр под восхищенные вопли толпы. Пожарным же, старавшимся увернуться от обломков, они доставляли одни лишь хлопоты. Полыхающие угольки падали на крыши соседних домов, четыре из которых тоже загорелись. Пожарные направляли шланги на здание «Шерри-Нидерланды», но, казалось, только для проформы, потому что струи воды не поднимались выше третьего-четвертого этажей. К счастью, строительство еще не закончилось, и в отеле не было постояльцев.

Американцы 1920-х годов были необычайно жадны до зрелищ, и к десяти часам вечера толпа насчитывала около ста тысяч человек, что невероятно много для такого случайного события. Для наведения порядка выслали семьсот полицейских. Как писала газета «Нью-Йорк таймс», некоторые состоятельные зевачи, отвлекшись от своих обычных вечерних развлечений, сняли номера в отеле «Плаза» напротив и устроили импровизированные «пожарные вечеринки». Место происшествия посетил мэр города, Джимми Уокер; случайно оказавшись под шлангом, он промок до самых костей. Через несколько секунд рядом с ним рухнула десятифутовая доска, и его убедили отойти подальше. Пожар сильно повредил верхние этажи здания, но, к счастью, не распространился на нижние и к полуночи утих сам по себе.

Языки пламени и клубы дыма, по-видимому, послужили неплохим развлечением для двух летчиков, Кларенса Чемберлина и Берта Акосты, которые, сидя в небольшом аэроплане, еще с половины десятого утра нарезали круги над аэродромом Рузвельта на Лонг-Айленде. Они пытались побить мировой рекорд, установленный двумя годами ранее двумя французскими авиаторами. Отчасти это был вопрос национального престижа (Америка, будучи родной авиации, безнадежно отставала даже от самых маленьких европейских стран), а отчасти проверка того, насколько долго могут оставаться в воздухе самолеты и насколько далеко они могут летать без посадки.

Как объяснял позже Чемберлин, фокус заключался в том, чтобы выжать из аэроплана максимум дальности – регулировать работу двигателя и подачу топлива так, чтобы держать его на «голодном пайке», не теряя при этом высоты. Когда на третьи сутки полета, ближе к часу дня, Чемберлин и Акоста стали приземляться, самолет практически летел на одном лишь пару. Всего они продержались в воздухе пятьдесят один час, одиннадцать минут и двадцать пять секунд, что почти на шесть часов превышало предыдущий рекорд.

Пилоты, улыбаясь, на негнущихся ногах вышли из аэроплана под одобрительные крики огромной толпы. (В 1920-х любое более или менее значительное событие собирало огромные толпы.) Оба они ужасно устали и едва не умирали от жажды. Оказалось, что один из помощников в суете предполетной подготовки наполнил их флаги мыльной водой, и они ничего не

пили почти двое суток. В остальном полет увенчался величайшим успехом и даже стал основной темой выпуска «Нью-Йорк таймс», вышедшего в Страстную пятницу. Заголовок гласил:

**ЛЕТЧИКИ УСТАНОВИЛИ РЕКОРД, ПРОДЕРЖАВШИСЬ
В ВОЗДУХЕ 51 ЧАС; ДЕНЬ И НОЧЬ БЕЗ
ЕДЫ И ВОДЫ; УСТАЛИ, НО УТВЕРЖДАЮТ,
ЧТО ИХ СЛЕДУЮЩАЯ ЦЕЛЬ – ПАРИЖ**

Всего они пролетели 4100 миль, а это на 500 миль больше расстояния от Нью-Йорка до Парижа. Кроме того, они взлетели с 375 галлонами топлива на борту, что по тем временам было внушительным грузом, и при этом взлетная полоса была всего 1200 футов длиной. Все это внушало надежды тем, кто мечтал о перелете через Атлантику, а весной 1927 года таких мечтателей было немало, в том числе и сами Чемберлин с Акостой.

По стечению обстоятельств, событие, отбросившее далеко назад Америку в мире авиации, послужило заодно и причиной ее превосходства во многих остальных сферах. Это была Первая мировая война.

До 1914 года летательным аппаратам места в военной доктрине почти не находилось. Французский воздушный корпус из трех дюжин аэропланов был многочисленнее военно-воздушных сил всех других стран, вместе взятых. У Германии, Великобритании, Италии, России, Японии и Австрии у каждой на вооружении было не более четырех машин; у Соединенных Штатов – только две. Но с началом боевых действий военное командование быстро осознало, насколько полезными могут быть аэропланы. С их помощью можно было следить за перемещением вражеских частей, осуществлять разведку местности, направлять артиллерийский огонь и, что самое главное, по-новому выполнять старую, как мир, задачу истребления себе подобных.

В первые дни войны бомбы представляли собой всего лишь бутылки из-под вина, наполненные бензином или керосином и снабженные примитивным детонатором. Кроме того, некоторые пилоты кидали вниз гранаты или особые металлические дроты под названием «флешетты», пробивавшие шлемы и черепа окопавшихся в траншеях врагов. Но, как это всегда бывает, когда дело касается убийств, технологический прогресс шел семимильными шагами, и к 1918 году с воздуха уже падали массивные авиабомбы весом до 2200 фунтов. Одна только Германия за всю войну сбросила около миллиона бомб, на долю которых в общем пришлось около 27 000 тонн взрывчатки. Бомбометание не отличалось особой точностью – с высоты в десять тысяч футов бомба редко попадала в цель и часто падала в полумиле, а то и более, в стороне, – но психологический эффект от разрыва крупной бомбы был ошеломительным.

Крупные бомбы требовали более крупных и мощных аэропланов, а они, в свою очередь, дали толчок развитию быстрых и проворных истребителей для отражения воздушных атак. Истребители вступали в ожесточенные воздушные бои, захватывавшие воображение школьников и вдохновлявшие все последующие поколения авиаторов. Воздушная война требовала все большего и большего количества техники. За четыре года четыре основные страны – участницы войны потратили на развитие своих военно-воздушных сил миллиард долларов – невероятную по тем временам сумму, которую почти полностью позаимствовали у США. Практически с нуля Франция за четыре года создала целую промышленность, в которой было занято почти 200 000 человек, выпустившие около 70 000 самолетов. Великобритания построила 55 000 самолетов, Германия – 48 000, а Италия – 20 000. Неплохое достижение, если учесть, что всего лишь за несколько лет до этого вся мировая авиаиндустрия была сосредоточена в магазине по продаже велосипедов, принадлежавшем двум братьям из Огайо.

До 1914 года аэропланы послужили причиной гибели около ста человек во всем мире. Теперь же люди гибли тысячами. Весной 1917 года продолжительность жизни британского пилота, занятого в военных операциях, не превышала восьми дней. Всего за четыре года погибли и получили тяжелые ранения от тридцати до сорока тысяч летчиков. По меньшей мере пятнадцать тысяч погибло в катастрофах и несчастных случаях во время обучения в летных школах. Особенно не везло американцам. Когда в апреле 1917 года США вступили в Первую мировую войну, ни один американский офицер никогда раньше и в глаза не видел боевого самолета, не говоря уже о том, чтобы им управлять. Когда американский исследователь и первооткрыватель Мачу-Пикчу Хайрам Бингем (на тот момент профессор Йельского университета средних лет) предложил свои услуги в качестве летного инструктора, армейское руководство тут же произвело его в подполковники и поставило во главе всей обучающей программы – не потому, что он обладал ценным опытом (никакого опыта у него не было), а просто потому, что он умел управлять аэропланом. Многих пилотов обучали инструкторы, которые сами только недавно освоили эту науку. В попытке догнать другие страны, оказавшейся не слишком удачной, Конгресс выделил на развитие военно-воздушных сил 600 миллионов долларов. Как писал в своих мемуарах Бингем: «Когда мы вступили в войну, Воздушной службе принадлежали два небольших аэродрома, 48 офицеров, 1330 солдат и 225 аэропланов, ни один из которых не годился для фронта. За полтора года эти показатели увеличились до 50 аэродромов, 20 500 офицеров, 175 000 солдат и 17 000 аэропланов». К сожалению, почти ни один из этих 17 000 самолетов не достиг Европы, потому что весь транспорт был занят доставкой другого, более необходимого военного оборудования. Так что американским пилотам, попадавшим на фронт, приходилось, по большей части, летать на поврежденных и отремонтированных самолетах союзников. Получалось, что в самые страшные бои того времени отправляли слабо подготовленных людей, управлявших второсортными машинами, а противостояли им весьма опытные враги. Но ни одна сторона не испытывала недостатка в пилотах-добровольцах. Сама мысль о том, что можно подниматься в воздух на высоту в тринадцать тысяч футов, летать со скоростью 130 миль в час, переходить в крутое пики и устремляться навстречу противнику, для многих обладала чрезвычайной притягательностью, вплоть до болезненности. В наше время трудно представить себе, каким невероятным романтическим ореолом обладала профессия авиатора. Пилоты были самыми героическими персонажами того времени.

Потом война закончилась, и пилоты, вместе с самолетами, оказались не у дел. Америка махом отменила заказы на постройку новых машин, общей стоимостью 100 миллионов долларов, и практически полностью утратила интерес к воздухоплаванию. Другие страны тоже сократили свои расходы в этой области. У тех, кто желал остаться в авиации, выбор был не слишком богат. Многие, за неимением лучшего, демонстрировали различные трюки на потеху толпе. Однажды парижский универмаг «Галери Лафайет» в порыве необъяснимой глупости предложил 25 000 франков тому, кто посадит аэроплан на его крышу. Трудно представить более сложную задачу: длина крыши не превышала тридцати ярдов, и с двух сторон ее обрамляла балюстрада высотой в три фута, что только добавляло опасности тому, кто постарался бы на нее сесть. Тем не менее выполнить трюк решился бывший ас по имени Жюль Ведрин. Стоявшие на крыше помощники должны были ухватиться за крылья аэроплана и не дать ему упасть на зевак, столпившихся на площади Оперы. Им это удалось, но только благодаря тому, что они развернули аэроплан и направили его прямо на кирпичную надстройку, в которой размещался механизм лифта. Аэроплан разлетелся в щепки, но Ведрин выбрался из-под обломков в целости и сохранности, что походило на какой-то фокус иллюзиониста. Но такое везение не могло продолжаться вечно. Через три месяца он погиб в авиакатастрофе, совершая более традиционный перелет из Парижа в Рим.

Гибель Ведрина над чистым полем в очередной раз подтвердила тот факт, что, несмотря на все усовершенствования в скорости и маневренности, самолеты по-прежнему оставались

крайне опасными машинами, непригодными для дальних расстояний. Всего лишь через месяц после крушения Ведрина руководство военно-морского флота США недооценило опасность долгих перелетов, отправив три своих аэроплана из Ньюфаундленда в Португалию по воздуху через Азорские острова. Правда, какую-то предусмотрительность оно все же проявило, разместив по маршруту шестьдесят шесть кораблей, готовых прийти на помощь пилотам в случае аварии. И, как выяснилось, не зря. Первый же самолет упал в море, не успев долететь даже до Ньюфаундленда. Два других вышли из строя во время самого перелета, и до Азорских островов их пришлось буксировать; один при этом затонул. До Португалии долетел только один, и для этого ему потребовалось одиннадцать дней. Если бы целью всего мероприятия было доказать, что аэропланы совершенно непригодны для трансатлантического перелета, то вряд ли можно было придумать лучшее доказательство.

Пересечь океан без посадки казалось и вовсе безумной идеей. Поэтому когда два британских авиатора все же пересекли его летом 1919 года, то это известие оказалось сюрпризом для всех, и, возможно, даже для самих авиаторов. Их звали Джек Алкок и Артур Уиттен Браун по прозвищу Тедди, и они были достойны куда большей славы. Сейчас их имена почти забыты, хотя это был один из самых смелых перелетов в истории. Но и в то время ему уделили не так много внимания, как следовало бы.

Двадцатишестилетний Алкок был пилотом, а тридцатитрехлетний Браун штурманом. Оба выросли в Манчестере, и обоих называли англичанами, хотя Браун родился в семье американцев. В начале 1900-х его отца отправили в Англию на строительство фабрики для промышленника Вестингауза, и там семья и осталась. Так что Браун никогда не жил в Америке в сознательном возрасте, и незадолго до полета отказался от американского гражданства, хотя говорил с американским акцентом. Они с Алкоком почти не были знакомы друг с другом и летали вместе только три раза. Тем не менее в июне 1919 года, в ньюфаундлендском Сент-Джонсе в Канаде, они сели в тесную кабину хрупкого «Викерса Вими» и отправились в опаснейший полет над серой бездной Атлантики.

Возможно, никогда больше летчикам не приходилось идти на такой огромный риск в такой ненадежной машине. «Викерс Вими» (Vickers Vimy) представлял собой, по сути, большой воздушный змей с мотором. Несколько часов Алкок с Брауном летели в самых неблагоприятных погодных условиях, под проливным дождем с градом и снегом. Вокруг них то и дело сверкали молнии, а резкие порывы ветра швыряли их из стороны в сторону. Из порвавшейся выхлопной трубы вырывались горячие воздушные струи, угрожая поджечь полотняную обшивку в любую минуту. Шесть раз Брауну приходилось выбираться на крылья и очищать их от наледи. Большую часть времени он протирал очки Алкока, поскольку сам Алкок не мог ни на секунду оторваться от штурвала. В облаках и тумане они потеряли ориентацию, но когда выбрались из облаков, то, к своему ужасу, обнаружили, что летят всего на высоте шестидесяти футов, причем боком, то есть под углом 90 градусов к поверхности. Браун вовремя понял, что они развернулись и направляются обратно к Канаде, после чего вывернул аэроплан на нужный курс. Из-за отсутствия точных навигационных приборов им приходилось ориентироваться исключительно по своему чутью.

Через шестнадцать часов полета, который проходил почти вслепую, перед авиаторами вдруг показалась Ирландия, и Алкок посадил аэроплан на заболоченное поле. Всего они преодолели 1890 миль, что немногим более половины расстояния от Нью-Йорка до Парижа, но все равно это было поразительное достижение. Самолет свалился на нос, летчики вышли из него невредимыми, но им было трудно объяснить местным жителям, откуда они явились. Поскольку новости об их отправке из Ньюфаундленда задерживались, никто в Ирландии не ожидал их появления, а потому и не было никаких радостных зевак. Девушка-телеграфистка из ближайшего города Клифдена не отличалась профессиональным усердием и передавала запутанные послания, что только усилило неразбериху.

В Англии Алкока и Брауна встретили как героев – наградили медалями и посвятили в рыцари, – но вскоре они вернулись к своей обычной жизни, и мир постепенно забыл о доблестных авиаторах. Шесть месяцев спустя Алкок разбился во Франции, совершая полет в тумане. Браун никогда больше не поднимался в воздух. В 1927 году, когда мечта о перелете через Атлантику вновь завладела умами, их имена были почти забыты¹.

По совершенно случайному совпадению, примерно в то же время, когда Алкок и Браун совершали свой эпохальный полет, у некоего нью-йоркского бизнесмена, не имеющего никакого отношения к авиации – ему просто нравились аэропланы, – родилась идея, которая преобразила мир авиации. Звали этого человека Реймонд Ортейг, он был родом из Франции, но на тот момент добился успеха как владелец гостиницы в Нью-Йорке. Вдохновившись подвигами пилотов времен Первой мировой войны, Ортейг предложил приз в 25 000 долларов тому, кто в последующие пять лет первым перелетит из Нью-Йорка до Парижа или в обратном направлении без посадки. Это было довольно щедрое предложение, но Ортейг практически ничем не рисковал, так как на тот момент в мире не было ни одного самолета, с помощью которого можно было бы осуществить такой перелет. Как показали на своем тяжелом опыте Алкок с Брауном, преодолеть даже половину этого расстояния можно было разве что в случае невероятной удачи, поскольку такая задача находилась на грани развития техники того времени.

Предложение Ортейга никто не принял, но в 1924 году он повторил его, и тогда оно казалось не таким уж невозможным. Благодаря двигателям с воздушным охлаждением – единственному выдающимся вкладом Америки в развитие авиации того периода – самолеты стали более надежными и позволяли летать дальше. В мире по-прежнему было много талантливых, ярких и практически постоянно безработных инженеров и авиаконструкторов, которые с радостью ухватились бы за любую возможность показать, на что они способны. Для многих приз Ортейга был не только лучшей, но, пожалуй, и единственной возможностью.

Первым свои силы решил испытать французский летчик-ветеран Рене Фонк совместно с русским эмигрантом, конструктором Игорем Сикорским. Пожалуй, никому другому не была настолько необходима удача, как Сикорскому. В Европе он был ведущим конструктором аэропланов, но после революции 1917 года потерял все и переехал в Америку. В 1926 году, в возрасте тридцати семи лет, он зарабатывал себе на жизнь преподаванием химии и физики эмигрантам и лишь изредка пытался конструировать самолеты.

Сикорскому нравилось создавать комфортабельные, хорошо оборудованные машины. В одной из его довоенных моделей были предусмотрены туалет с ванной и даже «прогулочная палуба» (хотя такое название было явным преувеличением). Самолет, который он сконструировал для перелета через Атлантику, был самым шикарным из всех. В его салоне располагались обитые кожей диван с креслами, кухонная плита и даже кровать – все, что могло понадобиться экипажу из четырех человек для комфортабельного полета и отдыха. Идея заключалась в том, чтобы доказать, что перелет через Атлантику не только возможен, но и может быть «стильным» и «элегантным». В этом предприятии поддержку Сикорскому оказывал синдикат инвесторов, которые называли себя «Аргонавты».

В качестве пилота они выбрали Фонка, сбившего в свое время 75 немецких аэропланов, хотя сам он утверждал, что их было более 120. В любом случае это тем более примечательное достижение, что в воздушных боях он участвовал только в последние два года войны. Первые два года он провел в окопах, убеждая представителей французских военно-воздушных сил предоставить ему шанс испытать себя в летной школе. Оказалось, что Фонк умеет не только

¹ «Викерс Вими» выставлен в лондонском Музее науки, но немногие обращают на него внимание. Памятник Алкоку и Брауну в аэропорту Хитроу был установлен только через тридцать пять лет после их перелета. Когда я заказал в Лондонской библиотеке классическое сочинение Грэма Уоллеса «Перелет Алкока и Брауна 14–15 июня 1919 года», то выяснилось, что его заказывают впервые за семнадцать лет.

искусно сбивать вражеские машины, но и избегать повреждений своей. За все время воздушных сражений его аэроплан подбивали только один раз. К сожалению, навыки, полезные во время войны, не всегда пригождаются для перелетов на дальние дистанции над безлюдным морем.

Фонку не терпелось приступить к делу, и, к недовольству Сикорского, он настоял на том, чтобы вылететь до того, как будут проведены все необходимые испытания. Что еще хуже, пилот перегрузил самолет сверх меры, взяв на борт дополнительные канистры с топливом, лишний комплект спасательного снаряжения, две радиостанции, сменную одежду, подарки для друзей и встречающих, а также еду и напитки в изобилии, в том числе бутылки с вином и шампанским. Он даже упаковал обед из черепахи, индейки и утки, которыми должен был полакомиться, прилетев в Париж, как будто бы их не нашлось во Франции. В загруженном состоянии самолет весил двадцать восемь тысяч фунтов, а это было гораздо больше расчетной нагрузки.

20 сентября пришло известие о том, что два француза, майор Пьер Вейсс и лейтенант Шалле, совершили беспосадочный перелет из Парижа в Бендер-Аббас в Персии (ныне Иран) длиной в 3230 миль, что почти равно расстоянию от Нью-Йорка до Парижа. Воодушевившись этим доказательством превосходства французских авиаторов, Фонк настоял на немедленном вылете. О том, что затея провалится, стало понятно почти сразу же, при взлете. В 1920-х годах аэродромы представляли собой попросту более или менее ровные поля, и аэродром имени Рузвельта не отличался от большинства. Поскольку самолету Сикорского требовался особенно долгий разбег, он должен был пересечь две служебные грунтовые дороги, ни одна из которых не была достаточно ровной, – еще одно напоминание о том, что подготовка осуществлялась в крайней спешке. Пересекая вторую дорогу на полном ходу, самолет подпрыгнул, потеряв часть посадочного приспособления и повредив левый руль; одно из колес отвалилось и укатилось вдаль. Несмотря на это Фонк продолжал увеличивать скорость до взлетной. Казалось, еще мгновение, и самолет взлетит, но он так и не оторвался от земли ни на секунду. Тысячи наблюдателей замерли, когда самолет достиг конца поля и, перевалившись через двадцатифутовую насыпь, исчез из виду.

На некоторое время над летным полем воцарилась гробовая тишина; зрители стояли в изумлении, не веря своим глазам. Мирный пейзаж нисколько не соответствовал той ужасной сцене, свидетелями которой они только что стали. Но потом реальность вернула свои права, раздался оглушительный взрыв 2850 галлонов авиационного бензина, и в воздух на пятьдесят футов взлетел огненный шар. Фонку и его штурману Лоуренсу Кертину каким-то образом удалось выбраться из-под обломков, но двое других членов команды сгорели заживо. Этот несчастный случай шокировал все летное братство. Весь остальной мир тоже был шокирован, но, в то же время, еще сильнее возжелал зрелищ.

Для Сикорского эта катастрофа имела не только эмоциональные, но и экономические последствия. Постройка самолета обошлась ему более чем в 100 000 долларов, но его спонсоры оплатили лишь часть расходов, а после крушения отказались выдавать остальную часть суммы. В дальнейшем Сикорский занялся конструированием самолетов, но на тот момент его мечтам и мечтам Фонка о трансатлантическом перелете был положен конец.

Что касается приза Ортейга, то другим авиаторам было уже поздно готовиться к перелетам. Благоприятная для таких затей погода в Северной Атлантике стоит лишь несколько месяцев в году. Всем пришлось ждать следующей весны.

Наступила весна. На этот раз в трансатлантической гонке участвовали три команды, с превосходными самолетами и опытными экипажами. Сами названия самолетов – «Колумбия», «Америка» и «Американский легион» – говорили о том, что этот перелет стал вопросом национального престижа. Основным фаворитом поначалу была «Колумбия» – тот самый моноплан, на котором перед Пасхой установили свой рекорд Чемберлин и Акоста. Но спустя два дня после

этого события из фабричного ангара в Хэсбрук-Хайтсе, Нью-Джерси, выехал еще более впечатляющий и гораздо более дорогой самолет, «Америка», оснащенный тремя мощными двигателями и имевший достаточно места для четырех членов экипажа. Руководителем экипажа «Америки» был тридцатисемилетний морской офицер Ричард Ивлин Бэрд – человек, который, как казалось, родился, чтобы стать героем. Этот учтивый, обходительный красавец был отпрыском одного из старейших и прославленных родов Америки. Бэрды пользовались авторитетом в Виргинии еще во времена Джорджа Вашингтона; брат Ричарда, Гарри, был губернатором штата. Сам же Ричард к 1927-му тоже достиг славы: весной предыдущего года вместе с пилотом Флойдом Беннетом он совершил перелет над Северным полюсом (хотя этот факт, как мы увидим в дальнейшем, неоднократно ставился под сомнение).

На этот раз экспедиция Бэрда была гораздо более финансово подготовленной и, несомненно, более патриотичной благодаря Родману Уонамейкеру, владельцу универмагов в Филадельфии и Нью-Йорке, который не только лично выделил 500 000 долларов, но и заручился поддержкой других ведущих бизнесменов. Тот же Уонамейкер помог Бэрду взять в аренду аэродром имени Рузвельта – единственный аэродром в Нью-Йорке, достаточно большой, чтобы с него взлетел самолет, способный пересечь Атлантику. Без разрешения Бэрда никто не мог даже помыслить о том, чтобы принять участие в гонке за приз Ортейга.

Уонамейкер настоял на том, чтобы мероприятие приобрело общеамериканский характер. Своеобразная ирония заключалась в том, что конструктор самолета, строгий и непростой в общении Антон Фоккер, был голландцем, а сам самолет частично создавался в Нидерландах. К тому же, о чем старались умалчивать, этот Фоккер во время войны конструировал военные самолеты для немцев и даже принял гражданство Германии. В частности, он разработал схему синхронизированного пулемета, который выпускал пули через вращающиеся лопасти пропеллера. До этого конструкторы, как это ни кажется странным, устанавливали на лопасти бронированные пластины, и пилотам оставалось надеяться на то, что пули не отлетят рикошетом обратно. Единственной альтернативой было устанавливать пулемет в стороне от пропеллера, но в таком случае пилот не мог перезаряжать его или поправлять в случае, если его заклинит, что случалось довольно часто. Пулеметы Фоккера на какое-то время дали немецким пилотам огромное преимущество, и, в какой-то степени, можно утверждать, что Фоккер повинен в смерти солдат союзников больше, чем какой-либо другой отдельный человек. Но теперь он настаивал на том, что на самом деле никогда не занимал сторону Германии. «Моя страна оставалась нейтральной на всем протяжении великого конфликта, как, в некотором смысле, и я», – писал он в своей послевоенной автобиографии «Летучий голландец». В каком именно «смысле» он оставался нейтральным, Фоккер так и не объяснил – по всей видимости потому, что никакого такого смысла и не было.

Бэрду Фоккер никогда не нравился, и 16 апреля 1927 года их конфронтация переросла в открытую вражду. В шестом часу вечера Фоккер и три члена команды Бэрда – второй пилот Флойд Беннет, штурман Джордж Новилл и сам Бэрд – поднялись на борт самолета, чтобы совершить первый полет. Фоккер, желая испытать свое детище, сел за штурвал сам. «Америка» поднялась плавно и держалась в воздухе превосходно, но с приземлением возникли проблемы. Гравитация оказалась сильнее, и самолет все больше наклонялся носом. Виной всему был неправильно распределенный вес, и четыре человека ничего не могли поделать, даже если бы все перешли в хвост, потому что огромный бак с топливом располагался по центру фюзеляжа.

Фоккер нарезал круги над аэродромом, выбирая подходящую возможность приземлиться без крушения (или осознавая, что сделать уже ничего нельзя). Случившееся далее стало позже предметом ожесточенных споров. Бэрд утверждал, что Фоккер бросил штурвал и попытался спастись в одиночку, бросив остальных на произвол судьбы. Фоккер отрицал все обвинения, объясняя, что выпрыгнуть из падающего самолета просто невозможно. «Наверное, Бэрд

находился в слишком возбужденном состоянии и все выдумал», – с сарказмом писал он в своей автобиографии. Сохранилась киноплёнка с записью крушения, короткая и некачественная, на которой видно, как самолет падает на нос и переворачивается на спину в плавном движении, как ребенок, делающий кувырок. Фоккеру, как и остальным людям на борту, оставалось только хвататься за что-нибудь, чтобы их не швыряло по всей кабине.

На киноплёнке крушение выглядит не очень серьезным, но внутри самолета творился настоящий хаос. Кусок пропеллера проломил стенку кабины и пронзил грудь Беннета. Второй пилот получил тяжелое ранение и истекал кровью. Новилл, памятуя об ужасной участи двоих сгоревших членов экипажа Фонка, разорвал ткань обшивки и выбрался наружу. За ним выбрался Бэрд, который все еще так сильно злился на Фоккера, что, как утверждалось, не обратил внимания на то, что у него безвольно и неестественно болтается левая рука. Фоккер же вообще не получил никаких повреждений, а только громко огрызнулся в ответ на крики Бэрда, который обвинял его в провале первого полета.

Эта катастрофа и серьезные разногласия в экипаже Бэрда замедлили подготовку к перелету на несколько недель. Беннета отвезли в больницу в Хэкенсаке, где он пролежал почти при смерти последующие десять дней, и для перелета был полностью потерян. Самолет пришлось почти полностью переделать и переконструировать так, чтобы распределить нагрузку более равномерно. На какое-то время экипаж Бэрда оказался в отстающих.

Оставались два других экипажа, но судьба тоже не была на их стороне. 24 апреля, через восемь дней после крушения Бэрда, Кларенс Чемберлин устроил показательный полет над Лонг-Айлендом, взяв на борт «Колумбии» девятилетнюю дочь владельца этого самолета, Чарльза Левина, и дочь служащего Бруклинской торговой палаты. Полет для юных пассажиров выдался более чем волнующим, поскольку при взлете сломалась опора шасси и отвалилось одно колесо. Чемберлин сумел совершить почти идеальную посадку; ни пилот, ни пассажиры не пострадали, но самолет задел крылом землю и получил повреждения, отчего план подготовки «Колумбии» тоже был сильно нарушен.

После этого надежды публики были возложены на двух морских офицеров из военно-морской воздушной базы Хэмптон-Роудз в Виргинии, Ноэля Дэвиса и Стэнтона Х. Вустера. Это были опытные авиаторы, и их самолет «Кистоун Пэтфайндер», сооруженный в Бристоле, штат Пенсильвания, представлял собой сверкающую новую машину с тремя мощными двигателями Wright Whirlwind. Но публика не знала, что в конечной комплектации вес этого самолета превысил расчетный на 1150 фунтов. Дэвис с Вустером совершили ряд пробных полетов, с каждым разом увеличивая груз топлива на борту, и все испытания прошли благополучно. Последний испытательный полет был назначен на 26 апреля, через два дня после аварийной посадки Чемберлина. На этот раз они должны были подняться в воздух с полным грузом в семнадцать тысяч фунтов, почти на четверть больше того, что самолет поднимал до этого.

Среди тех, кто следил за взлетом, были молодая жена Дэвиса с маленьким сыном и невеста Вустера. Самолет отрывался от земли с трудом; наконец он подпрыгнул и взлетел, но недостаточно высоко, чтобы перелететь деревья, которые росли вдоль аэродрома. Вустер сделал резкий крен и попытался развернуться, но самолет замедлил движение и с грохотом рухнул. Дэвис с Вустером погибли мгновенно. На какое-то время Америка потеряла всех претендентов для перелета через Атлантику.

Ситуацию усугублял тот факт, что у иностранцев дела шли не в пример лучше. Пока американские летчики испытывали новые конструкции самолетов наземного базирования, итальянцы сделали ставку на гидропланы, которые казались гораздо более многообещающими. Для гидропланов не требовались большие посадочные поля, поскольку они могли садиться на любой удобный водоем. Во время долгих перелетов над океанами они могли делать промежу-

точные посадки на воду; они могли исследовать джунгли, летая вдоль рек, садиться у прибрежных населенных пунктов, не имеющих удобных наземных площадок и долетать туда, куда не долетали обычные аэропланы.

Никто другой не сделал так много для популяризации гидропланов, как итальянский авиатор Франческо де Пинедо. Он родился в Неаполе, в семье юриста, и должен был пойти по стопам отца, но однажды открыл для себя дивный новый мир авиации, которой и посвятил всю свою жизнь. В 1925 году, совместно с механиком Эрнесто Кампанелли, Пинедо совершил перелет из Италии в Австралию и обратно через Японию. Они передвигались относительно короткими отрезками, всегда держась близко к побережью, но, тем не менее, в общей сложности преодолели тридцать четыре тысячи миль, что впечатляет по любым меркам. Пинедо стал национальным героем и удостоился награды из рук Бенито Муссолини, пришедшего к власти в 1922 году. Муссолини восхищался самолетами, обещавшими его стране техническое превосходство, и эти надежды, казалось, воплотились в лице невысокого, крепко сложенного неаполитанца, который стал представителем великого вождя в воздухе.

В 1927 году журнал «Тайм», основанный за четыре года до того, но уже разжившийся своими шаблонами, именовал Пинедо «смуглым фашистским асом» (почти каждый, кто жил южнее Альп, в «Тайм» описывался как «смуглый»). На самом деле Пинедо не был таким уж смуглым, и вовсе не был асом – во время войны он участвовал только в разведывательных полетах, – но что касается фашизма, то это была чистая правда. В черной рубашке, с набриолиненными волосами, выпятивший челюсть и уставивший руки в боки, он казался почти комической карикатурой на самодовольного и напыщенного фашиста. В Европе того периода его идеологические пристрастия никого не удивляли, но весной 1927 года он прилетел в Америку, причем самым что ни на есть «героическим» способом.

Пока американцы довольно безуспешно готовились к трансатлантическому перелету, Пинедо вполне благополучно добрался до Соединенных Штатов вдоль побережья Африки, через Острова Зеленого Мыса, Южную Америку и Карибское море. Это был первый в истории перелет через Атлантический океан в западном направлении; пусть он был совершен с посадками, но все равно стал значительным достижением. В конце марта Пинедо прибыл в Новый Орлеан и приступил к помпезному перелету по Соединенным Штатам, хотя его не всегда встречали с радостью.

Трудно было решить, как относиться к такой фигуре. С одной стороны, Пинедо, как несомненно одаренный летчик, был достоин торжественных встреч. С другой стороны, он был представителем государства с сомнительным политическим строем; тот факт, что им восхищались многочисленные итальянские эмигранты, можно было счесть угрозой американскому образу жизни. А в то время, когда американские летчики терпели одно поражение за другим, продолжительный и победоносный тур Пинедо по всей стране воспринимался почти как оскорбление.

Из Нового Орлеана Пинедо направился в Калифорнию, останавливаясь по дороге в Галвестоне, Сан-Антонио, Хот-Спрингсе и других городах для заправки, для встречи с небольшими группами поддержки и с более многочисленными группами простых зевак. 6 апреля, по пути к Сан-Диего, он приземлился у водохранилища под названием «Озеро Рузвельта» к западу от Финикса в Аризоне. Даже в таком, казалось бы, пустынном месте собралась толпа. Пока собравшиеся наблюдали за тем, как обслуживают самолет, один молодой человек по имени Джон Томасон зажег сигарету и небрежно бросил спичку в воду. Растекшиеся по водной поверхности масло и бензин тут же вспыхнули, и раздался оглушительный взрыв. За несколько секунд любимый самолет Пинедо охватило пламя, а рабочие, спасая свои жизни, попрыгали в воду.

Сам Пинедо в это время завтракал в прибрежной гостинице и, скорее всего, видел из окна, как с того места, где стоял его горячо любимый самолет, поднимаются клубы дыма. Самолет был полностью уничтожен, за исключением двигателя, который опустился на дно в шести-

десяти футах от поверхности. Итальянская пресса, и без того чрезмерно критически настроенная к антифашистскому движению в США, разразилась гневными обвинениями в саботаже. «Гнусное преступление против фашизма», – кричали заголовки одних газет. «Отвратительная выходка антифашистов», – вторили им другие. Посол США в Италии, Генри П. Флетчер, только ухудшил ситуацию, отправив Муссолини письмо с извинениями, в котором назвал пожар «криминальным актом, совершенным по неосмотрительности», и пообещал «разыскать и жестоко наказать виновных». Римские корреспонденты «Тайм» на протяжении многих дней докладывали, что единственной темой разговоров итальянцев была катастрофа, случившаяся с «их героем, их сверхчеловеком, их полубогом Пинедо». В конечном счете стороны постепенно успокоились, но подозрения остались, и с тех пор Пинедо, членов его экипажа и все его вещи строго охраняли угрожающего вида молодчики в фашистской униформе со стилетами и дубинками.

Пока помощники Пинедо поднимали двигатель со дна озера, он направился на восток, в Нью-Йорк, куда должны были доставить новый самолет из Италии. Его пообещал прислать сам Муссолини.

Тогда Пинедо еще не знал, что это только начало неприятностей на земле и в воздухе, которые ожидают его в дальнейшем.

Внимание публики перенеслось в Париж, где утром 8 мая из административного здания аэродрома Ле-Бурже под рукоплескания собравшихся вышли двое мужчин средних лет в мешковатой летной форме. Это были капитан Шарль Нунжессер и капитан Франсуа Коли, чувствовавшие себя слегка неловко под взглядами зрителей. Их странные одеяния, делавшие их похожими на закутанных детей зимой, были призваны спасти их от холода, поскольку им предстояло пролететь в открытой кабине около 3600 миль.

Многие из зрителей провели на аэродроме всю ночь. Газета «Нью-Йорк таймс» сравнивала это мероприятие с вечеринкой под открытым небом. Среди присутствовавших были товарищ Нунжессера, боксер Жорж Карпантье, и певец Морис Шевалье со своей любовницей, известной певицей и актрисой Мистенгетт.

Нунжессер и Коли были из тех ветеранов войны, что обычно посещают различные вечеринки и хвастаются тем, как смело они встречали опасность. Но на этот раз повод привлечь к себе внимание был совсем иным. Сорокашестилетнему Коли и в самом деле было чем похвастаться – немногие авиаторы дожили до его возраста, не говоря уже о том, чтобы по-прежнему летать. Но его доблесть не шла ни в какое сравнение с удивительной способностью Нунжессера навлекать на себя многочисленные ранения и травмы. Никто на войне не получал столько ран или, по крайней мере, так быстро не вставал в строй после них. После войны он даже перечислял их на своей визитной карточке: шесть переломов челюсти (четыре верхней, два нижней); переломы черепа и неба; пулевые ранения рта и уха; вывихи запястья, ключицы, лодыжки и коленей; потери зубов; осколки шрапнелей в верхней части туловища; контузии; множественные переломы ног и другие повреждения, «слишком многочисленные, чтобы их упоминать». Однажды он получил серьезные повреждения в автомобильной аварии, в которой погиб его спутник. Порой его затаскивали, полуживого, в кабину пилота, после чего он успешно взлетал. При этом он сбил сорок четыре самолета (хотя сам утверждал, что их было гораздо больше), и в этом среди французских авиаторов его опередил один лишь Рене Фонк. Медалей он получил столько, что они звенели, когда он облачался в парадный мундир. Разумеется, в своей визитке он тоже их перечислял.

Как и в случае с другими пилотами, окончание войны застало Нунжессера, в каком-то смысле, врасплох. Некоторое время он работал пастухом-гаучо в Аргентине, демонстрировал трюки в США вместе со своим другом маркизом де Шареттом и даже стал звездой фильма

«Небесный рейдер», съемки которого проходили на том самом аэродроме имени Рузвельта в Нью-Йорке, на котором сейчас шла подготовка к гонке за приз Ортейга.

Природное очарование и грудь в медалях всегда делали Нунжессера привлекательным в глазах женщин, но весной 1923 года после бурного романа он обручился с юной девятнадцатилетней нью-йоркской светской львицей Консуэло Хэтмейкер. Мать Консуэло, в девичестве Нелли Сэндс, сама была дамой не промах, сменившей трех мужей, в том числе и мистера Хэтмейкера, с которым развелась в 1921 году. Этот грубоватый, но в целом добродушный джентльмен был резко настроен против брака своей дочери с капитаном Нунжессером, которого – не без оснований, если на то поглядеть, – называл никчемным оборванцем и пройдохой, непригодным ни на что, кроме войны, да еще и французом. Но бывшая супруга мистера Хэтмейкера, напротив, всячески поддерживала будущий брак и даже заявила, что также собирается выйти замуж – за своего последнего избранника капитана Уильяма Уотерса, некоего американца, не оставившего о себе никаких следов в истории, за исключением тех случаев, когда женился на миссис Хэтмейкер и когда развелся с ней несколько лет спустя. Мать и дочь устроили совместную церемонию бракосочетания в бретонском городке Динар, неподалеку от того места, где Шарлю Нунжессеру предстояло бросить последний взгляд на свою родину весной 1927 года.

Брак Консуэло и Шарля тоже не был удачным. С самого начала невеста заявила, что не собирается жить во Франции, тогда как Шарль поклялся, что не поселится ни в какой другой стране мира. Они быстро расстались и в 1926 году развелись. Но, должно быть, какие-то виды на свою бывшую избранницу у него все же оставались, поскольку в разговорах с друзьями он высказывал предположение, что какой-нибудь героический поступок возвысит его в глазах драгоценной Консуэло, а заодно и предоставит ему доступ к ее не менее драгоценному состоянию. Крушение Фонка предыдущей осенью подвигло его на то, чтобы убедить французского авиаконструктора Пьера Левассера построить новый самолет для трансатлантического перелета и тем самым отстоять честь Франции. Что может быть патристичнее, чем француз у получить приз, объявленный французом, и при этом благодаря французской машине! На роль пилотов он предложил себя и своего товарища Коли. Свой самолет они назвали «L'Oiseau Blanc» («Белая птица») и покрасили его в белый цвет, чтобы его было заметно в море, если он вдруг упадет. Начавшееся в Париже патристическое воодушевление некоторые потом воспринимали как знак последующей катастрофы. Лететь французским авиаторам предстояло преимущественно против ветра, что должно было замедлить скорость и увеличить расход топлива. Двигатель самолета был тот же Lorraine-Dietrich с воздушным охлаждением, что был установлен и на самолете Пинедо, пролетевшем от Италии до Австралии, так что в этом отношении, казалось бы, все было благополучно, но только этот двигатель не предназначался для дальних беспосадочных перелетов. В любом случае они не могли взять на борт топлива более чем на сорок часов, а это практически не оставляло шансов на ошибку. Похоже, Нунжессер и сам понимал бесперспективность своей затеи. 8 мая, поднимаясь на борт самолета, он едва улыбался и почти не приветствовал толпу, погруженный в свои мысли. Чтобы придать себе заряд бодрости, он распорядился о внутривенной инъекции кофеина, которая вряд ли сослужила хорошую службу его расшатанным нервам.

Коли же, напротив, выглядел совершенно спокойным, но согласился с тем, что самолет перегружен и что нужно его облегчить. Пилоты решили отказаться от большей части своего рациона, от спасательных жилетов и надувной лодки. В случае крушения им бы пришлось полагаться только на дистиллированную морскую воду, удочку с крючком и небольшой паек: три банки тунца и одну сардин, дюжину бананов, килограмм сахара, фляжку с кофе и бренди. Но даже после разгрузки самолет весил почти одиннадцать тысяч фунтов. С первоначальной нагрузкой он бы вообще не взлетел.

Когда подготовка была закончена, Коли обнялся с женой, а Нунжессер помахал провожающим, и вместе они поднялись на борт. Самолет выехал на стартовую площадку в 5.15 утра.

Взлетная полоса в Ле-Бурже была длиной в две мили, и она могла пригодиться им вся до конца. Поначалу самолет двигался по покрытой травой площадке медленно и неуклюже, но постепенно набрал скорость. Потом он легко поднялся, но снова опустился и так пропрыгал еще сотни три ярдов, прежде чем окончательно взмыть в воздух. Главный конструктор, почти все время бежавший за самолетом, упал на колени и зарыдал. Сам взлет уже был великим достижением, ведь до сих пор это не удалось ни одному самолету из участвовавших в трансатлантической гонке. Толпа радостно зашумела. «Белая птица» степенно поднялась и скрылась в тумане на западе, развернувшись по направлению к Ла-Маншу. Через час и двадцать семь минут, в 6.42 утра, Нунжессер и Коли достигли меловых утесов Нормандии в районе Этрета. Четыре сопровождающих самолета помахали крыльями и отлетели в сторону. «Белая птица» продолжила путь в одиночестве, направившись к Британским островам и далее, к холодной Атлантике.

Вся Франция замерла в ожидании.

На следующий день пришли радостные вести о том, что два авиатора достигли своей цели. Парижская газета «Энтрансижан» напечатала статью с заголовком «Nungesser est arriv» («Нунжессер прилетел»; в возбуждении газетчики даже перепутали акцент над словом arriv). Другая газета, «Пари пресс», даже переводила речь Нунжессера, с которой он якобы обратился к жителям Америки после приземления. Согласно этой статье, Нунжессер удачно приземлился в нью-йоркской гавани и остановил самолет прямо перед статуей Свободы (которую американцам тоже подарили французы, как не преминули гордо заметить в статье). На суше авиаторов приветствовали ликующие жители города, осыпавшие их серпантином и проводившие парадом вдоль Пятой авеню.

Новости, казалось, парализовали всю жизнь Парижа. Повсюду звенели колокола. Незнакомцы обнимались и плакали. Вокруг любого, кто шел с газетой, собирались толпы. Левассер отправил телеграмму с поздравлениями. У дома матери Коли в Марселе разбили бутылку шампанского. «Я знала, что у моего мальчика все получится, потому что он сам так сказал», — заявила мать Коли со слезами радости на глазах.

Но вскоре выяснилось, что все эти известия — плод чистейшей выдумки журналистов. Нунжессер и Коли вовсе не прилетели в Нью-Йорк. Они вообще никуда не прилетели, и о них до сих пор не было ни слуху ни духу.

Тут же начались лихорадочные поиски двух человек по всему океану. Военным кораблям и морским судам послали распоряжения тщательно осмотреть все участки. В воздух поднялся дирижабль военно-морского флота США «Лос-Анджелес». Пассажирскому лайнеру «Франция», шедшему из Гавра в Нью-Йорк, французское правительство приказало повернуть севернее, несмотря на опасность столкновения с айсбергами, в надежде, что он наткнется на севшую на воду «Белую птицу». На аэродроме имени Рузвельта Родман Уонамейкер предложил награду в 25 000 долларов тому, кто найдет пропавших авиаторов живыми или мертвыми.

Несколько дней люди цеплялись за надежду, что Нунжессер и Коли объявятся в любой момент, потерпевшие неудачу, но невосприимчивые, но с каждым часом шансы таяли, тем более что погода только ухудшалась. Над атлантическим побережьем поднялся густой туман и покрыл весь берег от Лабрадора до Среднеатлантических Штатов. Смотритель плавающего маяка Эмброуз-Лайт в устье нью-йоркской гавани доложил о том, что на его маяк уселись тысячи птиц, сбившиеся во время ежегодного перелета на север. В Сэнди-Хук, в штате Нью-Джерси, четыре прожектора бесцельно прочесывали небо, неспособные пронзить темную пелену. В Ньюфаундленде резко опустилась температура и пошел слабый снег.

Комментаторы, не зная о том, что летчики в последний момент отказались взять дополнительные припасы, утверждали, что у Нунжессера и Коли достаточно продуктов, чтобы продержаться несколько недель, и что их самолет может держаться на воде бесконечно (на самом

деле это было не так). Многие возлагали надежды на тот факт, что двумя годами ранее американский авиатор Джон Роджерс и три члена его команды после неудачного перелета из Калифорнии на Гавайи девять дней провели на плаву в Тихом океане, и их уже сочли погибшими, когда они были спасены подводной лодкой.

Ходили слухи о том, что Нунжессера и Коли видели в разных местах, в частности, в Исландии или в Лабрадоре, куда их доставили проходившие мимо места их крушения корабли. Три человека из Ирландии сообщили, что видели их, хотя эти сообщения подавали мало надежды, потому что для страны с населением в три миллиона человек три человека – это ничтожно мало. Шестнадцать человек из Ньюфаундленда, преимущественно из района Харбор-Грейс, доложили о том, что слышали звук пролетающего самолета или даже видели сам самолет, хотя никто не мог сказать точно, что это был за аппарат. Похожие сообщения приходили из Новой Шотландии, Мэна, Нью-Гемпшира и даже из Порт-Вашингтона на Лонг-Айленде.

Один канадский охотник предъявил записку, написанную якобы Нунжессером, но настолько неграмотным языком и грубым почерком, что, скорее всего, она была составлена самим охотником. Находили и послания в бутылках, причем вплоть до 1934 года. Но никаких следов крушения, как и самих авиаторов, так и не нашли.

Во Франции ходили слухи, что Бюро прогнозов США намеренно скрывает важную информацию от французов, чтобы дать преимущество американским летчикам. Майрон Херрик, посол США во Франции, отправил телеграмму о том, что в такой ситуации вылетать американцам не рекомендуется.

Та неделя вообще выдалась крайне неудачной для французской авиации. В то же время, когда Нунжессер и Коли вылетали из Ле-Бурже, трое других французов, Пьер де Сен-Роман, Эрве Мунейр и Луи Пети, предприняли попытку совершить еще один грандиозный перелет, который ныне совершенно забыт, да и тогда не привлек слишком большого внимания публики. Они вылетели из Сенегала на западном побережье Африки в Бразилию. Находясь в 120 милях от бразильского побережья, они послали радиосообщение, что прибудут примерно через час, как доложил корреспондент журнала «Тайм». Это было их последнее сообщение. Никаких обломков и тел также найдено не было.

За девять месяцев в попытке перелететь Атлантику погибли одиннадцать человек. Казалось, сама судьба протестует против такого дерзкого замысла, но именно в это время на сцене появляется один долговязый молодой человек по прозвищу Худышка и заявляет о том, что готов пересечь океан в одиночку. Звали его Чарльз Линдберг.

Наступало самое необычное лето.

Май Молодой человек

«Весной 27-го года нечто яркое и чужеродное промелькнуло по небосводу».

Ф. Скотт Фицджеральд «Мой невозвратный город»

1

За десять дней до того, как он стал настолько знаменитым, что вокруг каждого дома, который он посещал, собирались толпы, а официанты дрались за право забрать обглоданный кукурузный початок с его тарелки, никто даже краем уха не слышал имени Чарльза Линдберга. Его лишь однажды упомянула газета «Нью-Йорк таймс» в связи с подготовкой к трансатлантическим перелетам, да и то с ошибкой.

Новости, заботившие нацию весной – летом 1927 года уступили место новым мрачным известиям об убийстве, совершенном в скромном семейном доме на Лонг-Айленде, который по случайному совпадению находился неподалеку от аэродрома имени Рузвельта, где собирались те, кто надеялся-таки перелететь Атлантику. Падкие до сенсаций газетчики обозвали этот случай «Делом об оконном противовесе».

Вкратце история была такова. Поздней ночью 20 марта 1927 года мистер Альберт Снайдер и его супруга спали в стоявших рядом кроватях в своем доме на 222-й улице, в тихом районе среднего класса Куинс-Виллидж, как вдруг миссис Снайдер услышала подозрительный шум со стороны лестницы на второй этаж. Встав с кровати и открыв дверь, она увидела перед собой огромного мужчину – «великана», как она сообщила полиции, – который с иностранным акцентом сказал что-то другому человеку, которого она не видела. Не успела миссис Снайдер сообразить, что ей делать, как великан набросился на нее и так жестоко избил, что она шесть часов пролежала без сознания. После этого мужчина и его сообщник подошли к кровати мистера Снайдера, связали несчастного шнуром от картины и ударили по голове противовесом от оконной рамы. Именно эта подробность и привлекла внимание публики и дала убийству имя. Затем грабители перерыли все ящики в доме и сбежали, прихватив драгоценности миссис Снайдер, но оставили на столе улику в виде газеты на итальянском языке.

На следующий день происшествием заинтересовалась газета «Нью-Йорк таймс», хотя обстоятельства происшествия немного сбивали с толку ее корреспондентов. Крупный заголовок во всю страницу кричал:

ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР УБИТ В ПОСТЕЛИ;

ЖЕНА СВЯЗАНА, ДОМ ОГРАБЛЕН;

ПОЛИЦЕЙСКИЕ ОЗАДАЧЕНЫ МОТИВАМИ

В статье говорилось о том, что доктор Винсент Джастер из больницы Святой Марии Непорочной осмотрел миссис Снайдер и не нашел никаких следов повреждений на ее голове, которые бы объясняли, почему она пролежала без сознания шесть часов. Он вообще не обнаружил на ней никаких ран и шишек. Возможно, предположил доктор осторожно, причиной обморока была психологическая, а не физическая травма.

У полицейских детективов же с каждым часом появлялось все больше подозрений. Прежде всего в доме Снайдеров не было следов насильственного проникновения, да к тому же он был довольно скромным, чтобы привлечь внимание грабителей. Кроме того, казалось странным, что Альберт Снайдер крепко спал, пока его жену избивали и связывали прямо у двери спальни. Девятилетняя дочь Снайдеров, Лоррен, спала в комнате напротив, но тоже ничего не слышала. Также казалось странным, что грабители, проникнув в дом, решили почитать анархистскую газету, а потом положили ее на стол и поднялись наверх. Но самый непонятный факт состоял в том, что кровать миссис Снайдер, с которой она поднялась, услышав шум в коридоре, была аккуратно убрана, как будто на ней вовсе не спали. Сама миссис Снайдер не смогла объяснить этот факт, сославшись на помутнение сознания. Пока следователи ломали себе голову над этими аномалиями, один из них приподнял угол матраса на кровати миссис Снайдер и обнаружил драгоценности, которые якобы были похищены.

Все устремили взор на Рут. Она беспокойно заерзала, а потом призналась в совершении преступления, хотя всю вину возложила на некоего неотесанного болвана по имени Джадд Грей, который был ее тайным любовником. Рут Снайдер арестовали, и полиция начала поиски Джадда Грея. Читающая американская публика ухватилась за эту историю и принялась следить за ней с неестественным возбуждением.

В 1920-х годах американцы читали много – пожалуй, как ни в какой другой период американской истории. Вскоре эта страсть сменится интересом к радио, но пока что чтение оставалось одним из самых главных способов провести свободное время. Ежегодно в США издавалось более 10 000 отдельных наименований книг, что было вдвое больше предыдущего десятилетия. Для помощи тем, кто боялся запутаться в таком изобилии, возник новый феномен – книжные клубы. В 1926 году был основан клуб «Книга месяца», а в следующем – «Литературная гильдия». К писателям относились с таким почтением, с каким к ним сегодня не относится никто. Когда Синклер Льюис вернулся домой в Миннесоту, чтобы работать над романом «Элмер Гентри» (опубликованным весной 1927 года), люди проезжали немало миль, чтобы только посмотреть на живого писателя.

Журнальное дело тоже процветало. В то десятилетие доходы от рекламы увеличились в 500 раз, и многие из основанных тогда журналов стали самыми известными и популярными: в 1922 году «Ридерз дайджест», в 1923 году «Тайм», в 1924 году «Америкэн меркьюри» и «Смарт сет», в 1925 году «Нью-Йоркер». Самым же влиятельным, пожалуй, был журнал «Тайм», основанный двумя бывшими однокурсниками по Йельскому университету, Генри Льюсом и Брайтоном Хэдденом. Он достиг небывалой популярности, хотя зачастую излагаемые в нем факты были далеки от достоверности. Шарль Нунжессер в нем, например, описывался, как «потерявший руку, ногу и челюсть» во время войны, хотя тут же печатались и фотографии этого авиатора, на которых было видно, что у него полный набор конечностей, да и лицо тоже в порядке. «Тайм» прославился своим пристрастием к определенным словечкам и выражениям, вроде «смуглый», «шустрый» и «сверлящий взглядом», а также к неуклюжим неологизмам, вроде «синемавлечение» и «синема-актриса». Также в его статьях встречались искаженные фразеологизмы, вроде «в точный срок» вместо «точно в срок», и авторы демонстрировали загадочную привязанность к обратному порядку слов, так что все предложение казалось неумелым переводом с немецкого, где глаголы ставятся в самом конце, а до них существительные, прилагательные и наречия нанизываются друг на друга, или, как писал Уол-

котт Гиббс в своем известном очерке о Льюсе, изданном в журнале «Нью-Йоркер»: «Вспять предложения текут, пока мысль не запутают». Но несмотря на любовь к модным словечкам и показному шику, в глубине души Льюс и Хэдден оставались консерваторами. Так, например, женщины у них в редакции никогда не получали должности выше уборщицы или секретарши.

Но, что самое главное, 1920-е стали настоящим золотым веком газет. За десятилетие продажи газет выросли до 36 миллионов экземпляров в день, и на каждую семью в среднем приходилось по 1,4 газеты. В одном Нью-Йорке выходило двадцать ежедневных газет, а почти во всех крупных городах издавалось не менее двух-трех. Более того, читатели привыкли получать информацию из нового, революционного типа издания, коренным образом изменившего ожидания и представление о том, что такое новости, – из «таблоидов». Таблоиды писали, в основном, о преступлениях, о спорте и о знаменитостях, и потому эти темы начали вызывать неслыханный ранее интерес. Одно исследование, проведенное в 1927 году, показало, что таблоиды уделяли от четверти до трети своего содержания сводкам из мира криминала, что было в десять раз больше соответствующих разделов серьезных газет. Влияние таблоидов было настолько велико, что любое преступление, даже такое, казалось бы, не слишком громкое, как убийство Альберта Снайдера, приобретало статус общенациональной сенсации.

Таблоиды, как формат, и как способ подачи «горячих» новостей, до этого четверть века существовали в Англии, но никто не пытался создать нечто подобное в Соединенных Штатах, пока два представителя издательского семейства «Чикаго трибюн», Роберт Р. Маккормик и его кузен Джозеф Паттерсон, проходя службу в Англии во время Первой мировой войны, не увидели лондонскую «Дейли миррор» и не решили сделать у себя дома такую же газету. В результате в июне 1919 года на свет появилась «Дейли ньюс» по цене 2 цента за экземпляр. Надо сказать, что он не сразу стал пользоваться успехом – в одно время тираж составлял всего одиннадцать тысяч, – но постепенно у «Дейли ньюс» сформировалась своя аудитория, и в середине 1920-х это была уже самая издаваемая газета в стране с тиражом в один миллион экземпляров, что было вдвое больше, чем у «Нью-Йорк таймс».

Такой успех неизбежно пробудил интерес подражателей. Сначала, в июне 1924 года, вышла газета «Нью-Йорк дейли миррор», основанная Уильямом Рэндольфом Херстом, а через три месяца вышла еще более эксцентричная «Ивнинг график». Это было детище чудаковатого бизнесмена с всклокоченной шевелюрой по имени Бернард Макфадден, который за пятьдесят лет до этого появился на свет в сельской местности в Миссури под более прозаичным именем Бернард. Человек этот отличался довольно своеобразным поведением и экзотическими убеждениями. Он не любил врачей, юристов и одежду, но увлекался бодибилдингом, вегетарианством и прогулками в обнаженном виде, а еще защищал права горожан на достойный железнодорожный транспорт. Вместе с женой они часто смущали своих соседей по Энгельвуду в Нью-Джерси – среди которых был и Дуайт Морроу, один из примечательных персонажей этой книги, как выяснится в дальнейшем, – тем, что расхаживали голыми по лужайке. Макфадден был настолько яростным проповедником здорового образа жизни, что, когда одна из его дочерей скончалась от болезни сердца, он заметил: «Это даже к лучшему, а то она меня только позорила». В возрасте восьмидесяти с лишним лет он продолжал бегать по Манхэттену с сорокафунтовым мешком с песком на спине, чтобы поддерживать фигуру. Умер он в восемьдесят семь.

Как бизнесмен, он, похоже, решил посвятить свою жизнь реализации самых безумных идей, какие только придутся по вкусу публике. Самыми доходными оказались три предприятия. Первым стал научный культ под названием «Физкультопатия», последователи которого должны были придерживаться вегетарианства и развивать свое тело, по мере возможностей гуляя в обнаженном виде. В рамках этого движения были основаны довольно успешные «фермы здоровья» и выходили специальные публикации. В 1919 году в качестве продолжения этой затеи Макфадден основал журнал «Правдивая история», в котором печатались «призна-

ния из жизни». Успех этого журнала затмил даже успех предыдущего предприятия, и вскоре его ежемесячный тираж составлял 2,2 миллиона экземпляров. Все истории в журнале были откровенными и даже пикантными, «с привкусом сексуального возбуждения», согласно словам одного критика, оставшегося довольным этими статьями. Макфадден гордо хвастался, что ни одно слово в этих историях не выдуманно. Но это признание стоило ему определенной суммы, когда выяснилось, что в одной статье, опубликованной в 1927 году под названием «Разоблачающий поцелуй», действие в которой происходило в Скрантоне, штат Пенсильвания, упоминаются реальные имена восьми добропорядочных граждан. Они подали на издателя в суд, и Макфадден был вынужден признать, что многие из его «правдивых историй» не совсем правдивы, а некоторые даже полностью вымышлены.

Когда пошла мода на таблоиды, Макфадден основал «Ивнинг график», примечательной чертой которого было то, что в нем и не пытались создавать видимость правды или даже связи с существующей реальностью. В нем печатались вымышленные интервью и рассказы под авторством тех, кто явно не мог их написать. Когда в 1926 году умер Рудольф Валентино, таблоид напечатал серию его статей из могилы. Еще «Ивнинг график» прославился своими оригинальными иллюстрациями под названием «композиграфии», на которых лица тех, о ком шла речь в статьях, приставлялись к телам моделей в эффектных позах. Самые примечательные из этих иллюстраций были напечатаны в начале 1927 года во время бракоразводного процесса между Эдвардом У. Браунингом по прозвищу Тедди и его молодой и легкомысленной невестой по прозвищу Персик, которая на фотокомпозициях (без всякого намека на реалистичность) стояла на свидетельской скамье обнаженной. В тот день было продано 250 000 дополнительных экземпляров газеты. «Нью-Йоркер» назвал «Ивнинг график» «зловредным грибком, выросшим на почве гротеска», но это был феноменально успешный грибок. В 1927 году его тираж приближался к шестистам тысячам.

Для обычных газет такие цифры стали поводом для серьезного беспокойства. Многие начали заметно подражать таблоидам, если не по оформлению, то по содержанию. Даже «Нью-Йорк таймс», несмотря на свою солидность и важность, позволяла себе время от времени печатать пикантные статьи на сенсационные темы. А уж когда становилось известно о каком-нибудь преступлении, вроде убийства Альберта Снайдера, то газетчики и вовсе впадали в раж.

И даже было неважно, что сами преступники оказались на удивление неумелыми и беспомощными – вплоть до того, что писатель Дэймон Раньон назвал этот случай «Убийством тупиц», – или что они не отличались особой привлекательностью или воображением. Достаточно было того, что здесь фигурировали похоть, супружеская неверность и бессердечная женщина, а также противовес от оконной рамы. Все это очень хорошо подавалось в газетах. Дело Снайдер – Грея получило освещение в прессе больше, чем любое другое преступление той эпохи, вплоть до похищения Бруно Хауптманном ребенка Чарльза Линдберга в 1935 году. Но что касается влияния на массовую культуру, то с ним не могло сравниться даже это похищение.

В 1920-х годах судебные разбирательства в Америке проходили на удивление быстро. Не прошел и месяц, как Джадда Грея и Рут Снайдер задержали, предъявили им обвинения и посадили на скамью подсудимых. Вокруг классически строгого здания суда округа Куинс в Лонг-Айленд-Сити воцарилась атмосфера своеобразного карнавала. Своих корреспондентов послали сюда сто тридцать газет, как со всей страны, так и из таких далеких уголков мира, как Норвегия. «Вестерн-Юнион» установил крупнейший коммутатор, который превосходил даже тот, что устанавливался для освещения президентских дебатов или чемпионата по бейсболу. Вокруг суда выстроились ларьки со съестным и сувенирами в виде противовеса для оконной рамы стоимостью десять центов каждый. Ежедневно внутрь пытались прорваться целые толпы людей. Те, кому не повезло, стояли снаружи и довольствовались мыслью о том, что скандально знаменитое дело разбирается в здании напротив. Своим присутствием судебное разбиратель-

ство почтили некоторые богатые и известные лица, в том числе маркиза Куинсберри и жена судьи Верховного суда США.

Те же, кому повезло получить места внутри, каждый день после окончания разбирательства имели и возможность подойти поближе и рассмотреть все знаменитые экспонаты, фигурировавшие в деле: противовес от оконной рамы, шнур от картины и бутылку хлороформа. «Ньюс» и «Миррор» посвящали разбирательству по восемь статей ежедневно. Если всплывали какие-нибудь подробности – например, что Рут Снайдер в ночь убийства встретила Джадда Грея в кроваво-красном кимоно, то этому посвящался отдельный экстренный выпуск, словно при объявлении войны. Для тех, кто не хотел довольствоваться одними словесными описаниями, «Миррор» на протяжении трех недель напечатала 160 фотографий, диаграмм и других иллюстраций. Недолгое время одним из адвокатов Грея был некий Эдвард Рейлли, позже получивший известность благодаря тому, что защищал Бруно Ричарда Хауптманна в деле о похищении ребенка Линдберга. Но поскольку он увлекался алкоголем, его отстранили еще на ранней стадии.

Каждый день на протяжении трех недель присяжные, репортеры и зрители выслушивали изложение трагических событий, приведших к гибели Альберта Снайдера. История началась за десять лет до этого, когда Снайдер, одинокий и лысеющий художественный редактор журнала «Мотор ботинг», влюбился в бойкую, но недалекого ума секретаршу по имени Рут Браун. Она была младше его на тринадцать лет; редактор ей не особо нравился, но когда на третьем или четвертом свидании он показал ей обручальное кольцо с большим драгоценным камнем, ее сердце растаяло. «Я просто не могла отказаться от такого кольца», – простодушно призналась она подруге.

Они поженились через четыре месяца после первой встречи и переехали в дом Альберта в Куинс-Виллидж. Счастливый медовый месяц длился недолго даже по меркам неблагополучных браков. Альберт мечтал о тихой семейной жизни. Рут же, которую ее знакомые называли «Томми», стремилась к шумному веселью. Альберт выводил ее из себя тем, что отказывался убирать фотографии своей предыдущей возлюбленной. Через два дня после свадьбы она призналась, что на самом деле не любит его. Так начались десять лет брака без любви.

У Рут вошло в привычку развлекаться самостоятельно. В 1925 году в одном манхэттенском кафе она познакомилась с Джаддом Греем, коммивояжером компании «Бин Джоли», распространявшим корсеты. Они вступили в связь. На роль злодея Грей, весивший 120 фунтов и носивший очки с толстыми линзами, делавшими его похожим на сову, совершенно не годился. Рут он называл «Мамочка». В свободное от адюльтера время он преподавал в воскресной школе, пел в церковном хоре и собирал деньги для Красного Креста. Вдобавок ко всему он был женат и воспитывал десятилетнюю дочь.

Рут все больше разочаровывалась в своем браке и уговорила своего ничего не подозревавшего мужа подписать страховой договор, согласно которому ей в случае его насильственной смерти или трагической гибели причиталась выплата почти в 100 000 долларов. Оставалось только устроить так, чтобы насильственная смерть не миновала его стороной. Она подмешивала яд в его вечерний виски и в сливовый десерт (этому факту журналисты уделяли особое внимание). Когда стало понятно, что яд не действует, она стала добавлять размолотое снотворное в микстуру, давала ему таблетки двуххлористой ртути под предлогом, что это полезное лекарство, и даже попыталась отравить его газом, но пребывавший в блаженном неведении Альберт Снайдер упрямо отказывался умирать. Тогда Рут обратилась за помощью к Джадду Грею. Вместе они разработали план, как им казалось, идеального убийства. Грей поехал на поезде в Сиракузы и зарегистрировался в отеле «Онондага», постаравшись попасться на глаза как можно большему количеству постояльцев. Потом он тайком вышел из отеля и вернулся в город. Пока он отсутствовал, его знакомый зашел в номер, взбил кровать и вообще постарался сделать вид, что в комнате кто-то ночевал. Заодно этот знакомый отослал из отеля письма

от имени Грея. Обеспечив себе, таким образом, алиби, Грей поехал в Куинс-Виллидж, где поздно ночью ему открыла поджидавшая на кухне Рут, облаченная в то самое кимоно кроваво-красного цвета. Согласно плану, Грей должен был пробраться в спальню супругов и разломить голову Альберта противовесом от оконной рамы, который Рут специально для этого положила на шкаф. Но план не сработал. Грей размахнулся недостаточно сильно, и только разбудил ударом жертву. Увидев над собой склонившегося невысокого незнакомца, державшего в руке тупое орудие, Снайдер закричал, схватил Грея за галстук и принялся душить.

– Мамочка, Мамочка, помоги же, ради бога! – захрипел Грей.

Рут выхватила противовес из рук своего незадачливого любовника и со всей силы обрушила его на череп своего мужа, отчего тот сразу обмяк. Потом они с Греем засунули вымоченную хлороформом ткань в ноздри Альберта и удушили его шнуром от картины, который она тоже приготовила заблаговременно. Затем они разворошили ящики и шкафы по всему дому, чтобы обставить все дело, как ограбление. Никому из них не пришло в голову расстелить кровать Рут, чтобы сделать вид, будто она в ней спала. Осторожно перевязав Рут ноги и руки, Грей аккуратно уложил ее на пол. Под конец его посетила гениальная, по его мнению, мысль – оставить на столе внизу итальянскую газету, чтобы полицейские подумали, будто грабители были злоумышленниками-иностранцами, наподобие Николы Сакко и Бартоломео Ванцетти, известных анархистов, которые в то время как раз ожидали казни в Массачусетсе. Когда все было сделано, Грей поцеловал Рут на прощание, вышел, поймал такси в город и поехал поездом обратно в Сиракузы.

Грей был убежден, что даже если полицейские и выйдут на его след, они ничего не докажут, потому что у него есть алиби. Многие могли бы подтвердить, что той ночью он находился в трехстах милях от места убийства, в Сиракузах. К несчастью для него, Грея запомнил таксист из Лонг-Айленда, которому мужчина дал 5 центов чаевых за поездку стоимостью в 3,5 доллара. Даже по меркам 1920-х годов такая мелкая монетка, скорее, выглядела, как издевательство, а не как благодарность. Естественно, таксист охотно дал показания и опознал Грея. Грея задержали во все том же отеле «Онондага», где он заявил, что невиновен. «Меня ни разу не штрафовали даже за превышение скорости», – говорил он, утверждая, что провел в гостинице все выходные. Наверное, он уже и не помнил, что выбросил билет на поезд в корзину для мусора, стоявшую в номере. Когда полицейский нашел этот билет и предъявил его Грею, тот тут же признался. Узнав, что Рут обвиняет его во всем, он принялся убеждать полицейских, что это она замыслила убийство и вынудила его пойти на преступление, угрожая рассказать об их связи любящей его жене. Сразу стало понятно, что между ним и Рут Снайдер никаких теплых чувств уже быть не может.

Интерес к судебному разбирательству был настолько велик, что от внимания журналистов не ускользала ни одна деталь, какой бы незначительной и не относящейся к сути дела она ни была. Читатели узнавали, что главный судья, Таунсенд Скаддер, держит у себя в доме на Лонг-Айленде 125 собак, которых каждый вечер кормит лично. Кто-то еще подсчитал и не преминул напечатать, что общий возраст всех присяжных равен пятистам годам. Один из адвокатов Рут, Дэйна Уоллес, заслужил особое упоминание тем, что был сыном владельца грузового судна «Мария Селеста», найденного в водах Атлантики в 1872 году без единого члена экипажа на борту. Журналист Сайлас Бент тщательно измерил высоту газетных заметок в дюймах и выяснил, что изложение дела Снайдер – Грея заняло больше места, чем изложение гибели «Титаника». Это дело комментировали известные фигуры, такие как автор детективов Мэри Робертс Райнхарт, драматург Бен Хехт, кинорежиссер Д. У. Гриффит, актриса Мэй Уэст и историк Уильям Дюрант, автор «Истории философии», которая в то время продавалась как бестселлер, хотя и не имела отношения к совершенному на Лонг-Айленде преступлению. Высказывал свое мнение и некий фокусник по имени Терстрон. Моральную сторону дела

обсуждали три ведущих евангелиста: Билли Сандей, Эйми Семпл Макферсон и Джон Роуч Стрейтон. Последний прославился тем, что ненавидел практически все: «карточные игры, коктейли, пуделей, джаз, театр, платья с глубоким вырезом, разводы, романы, душные помещения, Кларенса Дэрроу, переедание, Музей естественной истории, эволюцию, влияние «Стандард Ойл» на баптистскую церковь, профессиональный бокс, частную жизнь актеров, картины с обнаженными моделями, игру в бридж, модернизм и собачьи бега», как писал один ироничный современник. Теперь в этот список он с удовольствием внес Рут Снайдер и Джадда Грея; по его мнению, они заслуживали смертной казни, и чем быстрее, тем лучше. Макферсон же был сдержаннее; он просто молился в надежде, что Господь заставит молодежь задуматься: «Мне нужна жена, похожая на Мать, а не на Рыжую Красотку».

Критик Эдмунд Уилсон в своем эссе задавался вопросом, почему такое скучное и неизобретательное убийство пробудило к себе такой интерес (правда, то же самое можно было сказать и о его собственном эссе). По его мнению, в этом деле прослеживался «знакомый мотив» – «безжалостная честолюбивая женщина, помыкающая безвольным мужчиной». Согласно общему мнению, главной виновницей была Рут Снайдер, а Джадд Грей был просто околдован ею. Грей получал так много писем, преимущественно со словами поддержки, что для них в тюрьме округа Куинс выделили две соседние камеры.

Газеты всячески изощрялись, изображая Рут коварной соблазнительницей. «Ее от природы белокурые локоны ниспадали идеальными волнами», – писал один корреспондент, как будто эта подробность безусловно доказывала ее вину. «Миррор» прозвала ее «мраморной женщиной без сердца». Повсюду ее называли «змеем-искусителем в человеческом обличье», «ледяной женщиной» и иногда, в порыве журналистского пафоса, даже «шведско-норвежской вампиршей». Почти во всех публикациях говорилось о страстно-привлекательной внешности Рут Снайдер, хотя, по большому счету, это было преувеличением. В действительности тридцатилетняя Рут выглядела полноватой, усталой и немного потрепанной женщиной средних лет. На лице ее были заметны прыщи и пятна, а само выражение этого лица было неизменно угрюмым и сердитым. Более честные комментаторы даже сомневались, что она вообще когда-либо отличалась красотой. Как предположил один автор из «Нью-Йоркер»: «Никто еще не выдвинул удовлетворительного объяснения, чем же привлекала Рут Снайдер... Ее неотразимое очарование было заметно только Джадду Грею». Грей же в толстых очках выглядел гораздо старше своих тридцати пяти лет и походил на неуклюжего профессора. На фотографиях у него всегда было немного удивленное выражение недоумения, как он тут оказался.

Огромный интерес к убийству Снайдера как нелегко было объяснить тогда, так невозможно объяснить и сейчас. Даже в одном Нью-Йорке ежегодно происходило немало куда более интересных случаев. Одним из таких случаев было убийство, получившее название «Страховое убийство в заливе Грейвзэнд». Некий Бенни Голдстейн решил инсценировать свою гибель, чтобы его товарищ Джо Лефковиц получил страховку в 75 000 долларов, которую они потом бы поделили между собой. Лефковиц, однако, придумал план получше: он не стал подвозить своего товарища на лодке к пляжу в Нью-Джерси, как было условлено, а просто столкнул его в воду посреди залива. Голдстейн не умел плавать и утонул, а Лефковиц со спокойной совестью получил страховую сумму, хотя наслаждался ею недолго, потому что его быстро поймали и признали виновным.

Убийство Снайдера не отличалось даже такими любопытными подробностями, оно было совершенно скучным и банальным. Не было никакой надежды даже узнать что-нибудь любопытное во время суда, потому что оба подозреваемых с самого начала полностью признались во всем. И все же, без всякого преувеличения, его назвали «убийством века», поскольку оно оказало огромное влияние на массовую культуру, особенно на Голливуд, Бродвей и развлекательную литературу. Кинопродюсер Адольф Цукор снял фильм под названием «Женщина, которой было нужно убивать» (позже название смягчили), а журналистка Софи Тредуэлл, освещав-

шая судебное разбирательство для «Геральд трибюн», написала пьесу под названием «Машинально», которая получила признание как со стороны публики, так и со стороны критики. (Роль Джадда Грея в постановке Тредуэлл играл молодой и многообещающий актер Кларк Гейбл). Дело, заинтересовавшее и писателя Джеймса Кейна, легло в основу двух его романов: «Почтальон всегда звонит дважды» и «Двойная страховка». По второму роману в 1944 году Билли Уайлдер поставил фильм со своеобразной трактовкой, в котором снимались Фред Макмюррей и Барбара Стэнвик. Этот фильм заложил основы жанра «фильма-нуара» и стал шаблоном, по которому строились многие другие голливудские мелодрамы послевоенного времени. Дело Снайдер – Грея воспроизведено в «Двойной страховке» практически в неизменном виде, только с содержательными диалогами и более симпатичными персонажами.

Что касается самого убийства, то оно примечательно еще в одном отношении: преступники были задержаны. В Америке 1920-х годов такое случалось нечасто. В 1927 году в Нью-Йорке было зарегистрировано 327 убийств, из них 115 остались нераскрытыми. Если дело доходило до ареста, то обвинение выносилось в 20 процентах случаев. Согласно общенациональному исследованию, проведенному страховой компанией «Метрополитен» (стоит обратить внимание на то, что данные опубликовали страховщики, а не полиция), в 1927 году в Америке нераскрытыми остались две трети убийств. Некоторые города не могли похвастаться и такой неудовлетворительной пропорцией. В Чикаго, например, за год совершалось от 450 до 500 убийств, а расследовалось только около четверти. В целом по Америке, согласно тому же исследованию, оставались ненаказанными девять из десяти серьезных преступников. До казни доходило дело лишь в одном случае из ста убийств. Отсюда следует, что раз уж Рут Снайдер и Джадд Грей попались, признались и, в конечном счете, были казнены, то это были на удивление неумелые и бестолковые убийцы.

Ближе к вечеру 9 мая юристы привели свои последние аргументы в деле и двенадцать мужчин-присяжных – в 1927 году в штате Нью-Йорк женщины не допускались к слушанию дела об убийстве – удалились для вынесения своего заключения. Через час и сорок минут присяжные вошли в зал с вердиктом: оба обвиняемых признаны виновными в преднамеренном убийстве без смягчающих обстоятельств. Рут Снайдер зарыдала; Джадд Грей, с побелевшим лицом, но без враждебности во взоре, уставился на жюри. Судья Скаддер перенес объявление приговора на следующий понедельник, хотя это было всего лишь формальностью. Наказанием за преднамеренное убийство была казнь на электрическом стуле.

В то же самое время, когда нашумевшее дело Снайдер – Грея подходило к своему неизбежному концу, началась другая, еще более значительная и увлекательная история. Три дня спустя после окончания судебного разбирательства с запада к Лонг-Айленду подлетел серебристый самолет «Дух Сент-Луиса», опустившийся на аэродром Кертисса, расположенный неподалеку от аэродрома Рузвельта. Из самолета вышел улыбающийся молодой человек из Миннесоты, о котором почти ничего не было известно.

Чарльзу Линдбергу, ростом шесть футов два дюйма и весом 128 фунтов, было двадцать пять лет, но выглядел он всего на восемнадцать и вел на удивление «здоровый» образ жизни – не пил, не курил, не употреблял кофе и даже ни разу не попробовал кока-колу. Также он еще ни разу не встречался с девушками. Правда, чувство юмора у него было своеобразное, немного грубоватое. Однажды в жаркий день он налил во флягу товарища керосин вместо воды и с усмешкой смотрел, как жертва его шутки делает жадный глоток. Товарищ в результате оказался в больнице. Главное, чем он мог похвастаться – так это тем, что совершил больше прыжков с парашютом из терпящих крушение самолетов, чем кто-либо из живущих на тот момент летчиков. Четыре раза он делал экстренные прыжки – один раз с высоты всего в 350 футов – и однажды упал вместе с самолетом в болото в Миннесоте, но выбрался целым и невредимым. С тех пор, как он совершил свой первый одиночный полет, прошло всего четыре

года, и на фоне остальных летчиков Лонг-Айленда его шансы успешно пересечь Атлантику казались небольшими.

Постепенно Снайдер и Грей покинули первые полосы газет, и публика возжаждала новых сенсаций. Похоже, что одним из главных кандидатов на сенсацию стал как раз этот загадочный молодой человек со Среднего Запада. Оставалось только ответить на мучивший журналистскую братию вопрос: «Что это за парень?»

2

На самом деле предки Чарльза Линдберга носили фамилию Монссон. Дедушка его был суровым шведом с пышной бородой и вечно хмурым взглядом. Переехав в Америку при не вполне выясненных и сомнительных обстоятельствах, он решил сменить свою настоящую фамилию на «Линдберг».

До этого Ола Монссон считался вполне добропорядочным обывателем. Вместе с женой и восемью детьми он проживал в деревне под Истадом на самом юге Швеции, на берегу Балтийского моря. В 1847 году, когда Ола Монссону было сорок лет, его избрали в риксдаг – национальный парламент, – после чего он стал проводить много времени в Стокгольме, расположенном в шестистах километрах к северу. Там его жизнь вдруг стала сложной и запутанной. Он познакомился с официанткой на двадцать лет моложе его, которая родила ему ребенка, отца Чарльза Линдберга. Одновременно с этим Монссон оказался замешанным в финансовом скандале, помогая своим знакомым получать необоснованные банковские кредиты. Неясно, насколько эти обвинения были серьезными; в Америке Линдберги всегда утверждали, что их предка преследовали по политическим убеждениям. Известно только, что в 1859 году Ола Монссон покинул Швецию и семью в спешке, желая избежать предъявления официальных обвинений. Вместе с любовницей и маленьким сыном он обосновался в сельской местности в Миннесоте и назвал себя Августом Линдбергом (фамилия эта происходит от слов «липа» и «гора»). В различных автобиографических сочинениях обо всем этом Чарльз Линдберг упоминает вскользь или в слегка приукрашенном виде.

Линдберги поселились близ Сок-Сентра, в котором позже родился писатель Синклер Льюис. Тогда это поселение находилось на самом краю цивилизации. Там же, в Сок-Сентре, через два года после переезда, Линдберг получил ужасное ранение. Работая на лесопилке, он споткнулся и упал прямо под вращающееся на бешеной скорости лезвие, которое разорвало его плечо и грудную клетку, да так, что были видны внутренние органы. Один свидетель утверждал, что видел, как бьется сердце несчастного. Рука Линдберга повисла на нескольких сухожилиях. Работники постарались, как могли, перевязать пострадавшего и принесли его домой, где он в страшных муках пролежал несколько дней, ожидая визита врача из расположенного в сорока милях Сент-Клауда. Когда врач, наконец, прибыл, то немедленно отрезал руку и зашил зияющую рану. Говорят, что Август Линдберг при этом почти не издал ни звука. В конечном счете он все-таки выжил и прожил еще тридцать лет. С тех пор самой уважаемой добродетелью в семействе Линдбергов считался стоицизм.

Отец Линдберга-летчика прибыл в Америку говорящим по-шведски малышом под именем Карл Август Монссон, но юношей его уже звали Чарльз Огаст Линдберг, хотя друзья и коллеги обращались к нему просто по инициалам «Си Эй». В юности Си Эй занимался охотой на выхолой, из шкур которых делали шубы и меховые накидки; при продаже, правда, в рекламных целях указывали, что они сделаны из «гудзонского котика». Молодой человек немало преуспел в этом занятии и даже накопил достаточно денег, чтобы поступить в юридическую школу Мичиганского университета. По окончании занятий он открыл свою юридическую контору в Литл-Фолсе, штат Миннесота, и женился. У него родились три дочери. Средств хватило, чтобы построить большой деревянный дом на отвесном берегу с видом на реку Миссисипи, протекавшую в полутора милях от города. Все в его жизни шло на удивление гладко, пока весной 1898 года его жена не скончалась во время операции по удалению опухоли в брюшной полости.

Три года спустя Си Эй снова женился, на этот раз на милой и бойкой учительнице химии из Детройта, которая только недавно переехала на работу в школу в Литл-Фолс. Евангелина Лодж-Лэнд была необыкновенно образованной женщиной для того времени, не говоря уже о Литл-Фолсе. Она тоже закончила Мичиганский университет, но в академической сфере пре-

успела больше своего мужа и позже продолжила обучение в Колумбии. Помимо физической привлекательности – они оба были довольно красивыми – новоявленные супруги Линдберг имели мало общего. Чарльз Огаст Линдберг был строгим и практичным, а его жена – вспыльчивой и требовательной. 4 февраля 1902 года у них родился еще один Ч. О. Линдберг – Чарльз Огастес, названный так в честь отца, но с добавлением лишних букв, придававшим его второму имени больше «солидности».

От отца Чарльз унаследовал ямочку на подбородке и вечно взъерошенные волосы; от матери – мечтательность, и от обоих – упрямство. Он был единственным их общим ребенком. Воспитывался юный Чарльз – его всегда называли Чарльзом, без всяких уменьшительных имен – в достатке (семья держала трех слуг), но без особой душевной теплоты. Как мать, так и отец старались не демонстрировать свои чувства, да и не умели этого делать. Линдберг никогда не обнимался с матерью, а расходясь по спальням, они просто пожимали друг другу руки. Как в детстве, так и будучи взрослым, Чарльз подписывал свои письма отцу «Искренне ваш, Ч. О. Линдберг», как будто адресовал их банковскому служащему.

Чарльз рос скромным, довольно задумчивым мальчиком. Когда в 1927 году Литл-Фолс осадили журналисты в поисках любопытных фактов о его детстве, то никто из его бывших одноклассников не мог вспомнить ничего примечательного. Сам Линдберг признавался, что ничего не помнит о своей повседневной жизни в детстве. В своем первом автобиографическом сочинении под названием «Мы» он посвятил детству всего восемнадцать строчек.

В 1906 году, когда Чарльзу еще не исполнилось пяти лет, отец его был избран в Конгресс от Республиканской партии, и с тех пор Чарльз постоянно переезжал из Литл-Фолса, который любил, в Вашингтон, который не любил, и обратно. Это дало ему возможность многое повидать еще в детстве, только без особой радости. Другие дети могли только мечтать о том, чтобы играть на лужайке перед Белым домом и в коридорах Капитолия; в одиннадцать лет он посетил Панамский канал, а в школе учился вместе с сыновьями Теодора Рузвельта. Но при этом он так часто переезжал, что нигде не чувствовал себя, как дома.

Постепенно его родители все более отдалялись друг от друга. Если верить автору биографии Линдберга А. Скотту Бергу, то его мать по крайней мере один раз приставляла к голове его отца пистолет (узнав, что он переспал со своей стенографисткой), и по меньшей мере один раз он ударил ее в ярости. К тому времени, когда Чарльзу исполнилось десять лет, они уже жили отдельно, хотя и скрывали это ради политической карьеры отца. Чарльз посещал одиннадцать разных школ, и в каждой считался ничем не примечательным середнячком. Осенью 1920 года он поступил в Висконсинский университет, надеясь стать инженером. Удерживаться в университете ему удавалось, по большей части, благодаря матери, которая писала за него все работы, но на второй год он все-таки вылетел и заявил о том, что собирается стать авиатором. С точки зрения родителей, хуже карьеры и придумать было нельзя. Летчики получали мало, постоянно рисковали жизнью и в любой момент могли лишиться работы – особенно в Соединенных Штатах, где авиация переживала далеко не лучшие времена.

В 1920-х годах ни в какой другой важной технической области Америка так не отставала от всего мира, как в авиации. Первая европейская авиакомпания KLM была основана еще в 1919 году, а за ней последовали и другие. Не успел окончиться этот же год, как регулярные рейсы уже связывали Лондон и Париж. Вскоре только по этому маршруту еженедельно летала тысяча человек. К середине 1920-х авиалинии связывали почти все крупные города Европы, и можно было долететь от Берлина и Лейпцига до Амстердама и Брюсселя, и даже от Парижа до далекого Константинополя (с пересадкой в Праге и Бухаресте). В 1927 году во Франции действовало семь авиалиний, британские самолеты преодолевали миллион миль в год, а немецкие перевозили 151 000 пассажиров. Что касается пассажирских авиалиний в США, то в начале 1927 года... их не было вообще.

Авиацией в Америке почти никто не заведовал. В стране не было системы лицензирования и никаких требований к полетам. Любой человек мог приобрести самолет в любом состоянии и брать на борт пассажиров. Не велось даже никакой статистики относительно крушений и жертв. Самый авторитетный источник, «Ежегодник авиации», получал свои данные из газетных вырезок. Неуказанные авторы этого ежегодника прямо признавали, что отсутствие правил сдерживает прогресс и приводит к бессмысленным смертям. Они писали: «Начиная с окончания войны, то есть с тех пор, когда самолеты стали общедоступными и начали попадать как в ответственные, так и безответственные, как в умелые, так и в неумелые руки, по самым скромным оценкам погибло более 300 человек и 500 получили травмы – многие из них летальные; катастроф можно было бы избежать, если бы существовал свод правил, регулирующих коммерческую авиацию».

В отсутствие авиакомпаний американским пилотам приходилось довольствоваться другими источниками заработка: опрыскивать поля, катать пассажиров на сельских ярмарках, удивлять зрителей рискованными трюками, летать над городами с рекламными плакатами и, прежде всего, доставлять почту – в этом Америка была первопроходцем. Из всех занятий доставка почты была самым экономически стабильным, но и самым опасным: тридцать один из первых сорока пилотов почтовых самолетов разбились, и на протяжении 1920-х годов катастрофы продолжали случаться с пугающей регулярностью. Почтовые самолеты летали в любую погоду и часто по ночам, причем без всяких навигационных средств. В марте 1927 года в журнале «Сайентифик америкэн» была напечатана статья под названием «Невидимые лучи сопровождают авиаторов в полетах между европейскими городами», в которой автор восхищенно описывает радиомаяки, по которым ориентируются летчики в Европе. Заплутавшим же американским летчикам оставалось только искать ближайший город и надеяться на то, что кто-нибудь написал его название на крыше здания. В отсутствие таких названий – а их чаще всего и не было – пилотам приходилось спускаться почти к самой земле и стараться прочесть вывески у железнодорожных станций, а это был очень опасный маневр. Что касается сводок погоды, то пилоты заранее звонили железнодорожникам по предполагаемому маршруту, а те высывали голову и сообщали, какая погода на улице.

И такая ситуация наблюдалась практически во всем, что имело отношение к гражданской авиации в Америке. До 1924 года Детройт, четвертый по величине город страны, вообще не имел аэродрома. В 1927 году аэродромов еще не было в Сан-Франциско и Балтиморе. В Сент-Луисе, одном из самых важных городов, стратегически расположенном в центре страны, аэродром построил на свои средства энтузиаст авиации майор Альберт Б. Ламберт. В Нью-Йорке было четыре аэродрома – три на Лонг-Айленде и один на Стейтен-Айленде, но все они были частными или военными и предлагали только самые основные услуги. Ни на одном из них не было диспетчерских вышек, как и ни на одном другом летном поле Америки.

Решать хотя бы некоторые из вопросов авиации Америка начала только в 1925 году. Главным ответственным лицом в этой области стал Дуайт Морроу, нью-йоркский банкир, который ничего не знал о самолетах, но был назначен главой Президентского авиационного совета, в задачи которого входило исследовать вопросы безопасности и эффективности американской авиации. Эту должность он получил благодаря знакомству с Калвином Кулиджем, президентом США в 1923–1929 годах. По любопытному стечению обстоятельств в 1929 году этот Морроу станет тестем Чарльза Линдберга. Если бы тогда Морроу сказали, что не успеет закончиться десятилетие, как его застенчивая, увлекающаяся науками дочь, обучающаяся в массачусетском Колледже Смита, выйдет замуж за почтового пилота и бывшего трюкача, то он бы крайне удивился. В любом случае, благодаря усилиям Морроу был принят «Акт об авиационной коммерческой деятельности», который президент Кулидж подписал 20 мая 1926 года – как раз за год до полета Линдберга. В акте были обозначены минимальные требования для пилотов и предусмотрены инспекции самолетов, которые осуществляли коммерческую деятельность и полеты

между штатами. Министерство торговли должно было вести учет катастроф и несчастных случаев. Немного, но для начала хотя бы кое-что.

Таков был преисполненный опасностей и риска мир, в котором Чарльз Линдберг учился летать. Первый полет он совершил в летной школе в Линкольне, штат Небраска, 9 апреля 1922 года, через два месяца после своего двадцатилетия (тогда же он и впервые увидел самолет с близкого расстояния). Так началась его непродолжительная, но яркая карьера трюкача. Через неделю он стал ходить по крыльям во время полета, а через месяц, без всяких предварительных тренировок, выпрыгивал из самолета с парашютом под восхищенные крики толпы. Заодно он, пусть и неформально, но учился летать сам, в чем добился немалого мастерства. Подобно многим другим юношам с горячей головой Линдберг был готов пойти на самые захватывающие авантюры. Однажды в Кэмп-Вуде, штат Техас, Линдберг решил взлететь прямо с главной улицы городка – довольно смелое предприятие, если учесть, что телефонные столбы располагались всего в сорока шести футах друг от друга, а размах крыльев самолета был равен сорока четырем футах. Разгоняясь, он наехал на кочку, крыло задело столб, самолет развернулся и въехал в витрину скобяной лавки. По счастливой случайности ни пилот, ни зрители не пострадали.

Выполняя воздушные трюки, Линдберг получил богатый практический опыт – за два года он совершил более семисот полетов – но ему недоставало технических знаний. В 1924 году он решил ликвидировать этот пробел, записавшись на годовые технические курсы армейского воздушного резерва, которые на то время были самыми трудными и самыми передовыми. Закончил он их с отличием – впервые за свою жизнь он опередил в учебе других – и получил звание капитана. Но радость его была омрачена смертью отца, скончавшегося в мае 1924 года от неврологической болезни. После похорон, поскольку военных вакансий не было, Чарльз устроился на работу почтовым пилотом по маршруту Сент-Луис – Чикаго. Эта работа требовала смелости и собранности, потому что летать приходилось на дешевой машине в самых экстремальных условиях и в любую погоду. Благодаря такой подготовке весной 1927 года Линдберг был, пожалуй, самым опытным и умелым летчиком страны, и, к тому же, очень одаренным, о чем не подозревали ни его конкуренты, ни он сам. Как показали дальнейшие события, лучшего пилота найти было невозможно, а ведь ему исполнилось всего двадцать пять лет.

Во многих отношениях величайшим достижением Чарльза Линдберга в 1927 году был не перелет через Атлантику, а тот факт, что ему удалось раздобыть самолет, на котором это можно было сделать. Каким-то образом он сумел найти поддержку у девяти суровых предпринимателей из Сент-Луиса, среди которых был уже упомянутый выше Альберт Б. Ламберт. Пилот внушил им, что «Сент-Луис» в названии самолета послужит отличной рекламой города и откроет для них новые деловые перспективы. Правда, если бы они подумали как следует, то наиболее вероятной перспективой всей затеи была бы гибель молодого и романтически настроенного авиатора, но этот факт, если он вообще приходил им в голову, нисколько их не тревожил. В конце осени 1926 года спонсоры пообещали выделить ему 13 000 долларов, и еще 2000 долларов Линдберг собирался потратить сам. Не такая уж и большая сумма, но, при удаче он мог бы приобрести на эти деньги одномоторный самолет, способный перелететь через океан.

В начале февраля 1927 года Линдберг отправился на поезде в Нью-Йорк, где встретился с Чарльзом А. Левином, владельцем аэроплана «Колумбия» – как раз на нем спустя два месяца установили рекорд длительности полета Чемберлин и Акоста. На встрече присутствовали также Чемберлин и блестящий конструктор Джузеппе Белланка, хотя они почти ничего не говорили.

Встреча проходила в офисе Левина в Вулворт-билдинг на Манхэттене. Левин выслушал предложение Линдберга и согласился продать ему самолет за 15 000 долларов, что было довольно странно, поскольку Чемберлин тоже как раз собирался лететь в Париж. К тому же это была прекрасная цена за один из лучших самолетов в мире, на котором Линдберг действительно мог долететь до Европы один. Воспрянув духом, Линдберг вернулся в Сент-Луис, чтобы получить чек у спонсоров, и тут же поехал обратно, чтобы завершить сделку. Но едва он протянул чек, как Левин, как бы между прочим, заявил, что он, конечно, рад сделке, но предпочел бы сохранить за собой право назначать экипаж самому.

Мало сказать, что такое заявление расстроило Линдберга. Предложение это было совершенно нелепым и неуместным. Он не собирался покупать самолет только для того, чтобы на нем полетел какой-то другой летчик и получил всю славу. Линдберг на своем опыте, как и многие до и после него, убедился в том, насколько трудно было иметь дело с Чарльзом Левином; это был человек, общение с которым неизбежно заканчивалось разочарованием. Почти любой, кто связывался с Левином, находил причины не доверять ему и даже презирать его. Белланка, например, разорвал с ним отношения еще до начала июня. Линдберг забрал свой чек и в унынии сел на поезд в Сент-Луис.

В отчаянии он послал телеграмму одной небольшой компании «Райан-Эйрлайнз» из Сан-Диего с вопросом, может ли она построить самолет для перелета через Атлантику, и если да, то сколько он будет стоить и сколько времени это займет. Ответ пришел быстро и оказался на удивление обнадеживающим. В «Райан» могли построить самолет за шестьдесят дней за 6000 долларов, плюс расходы на мотор и на его установку. Выяснилось, что «Райан» отчаянно нуждалась в заказах, как и Линдберг отчаянно нуждался в самолете.

23 февраля, почти через три недели после своего двадцать пятого дня рождения и за три недели до полета в Париж, Линдберг приехал на фабрику «Райан-Эйрлайнз», где встретился с президентом компании Б. Ф. Махоуни и главным инженером Дональдом Холлом. Оба они были немногим старше его. Основатель компании, Джубал Клод Райан, продал ее Махоуни за несколько недель до этого, и у них не было времени поменять название. Дональд Холл присоединился к ней за месяц до этого, что было чрезвычайно благоприятным стечением обстоятельств, потому что это был весьма одаренный и ответственный конструктор – такой, какой и нужен был Линдбергу.

В последующие два месяца над самолетом Линдберга трудился весь штат «Райан-Эйрлайнз» в количестве тридцати пяти человек. Холл работал до изнеможения и однажды не уходил с работы целых тридцать шесть часов. В противном случае так быстро построить самолет не удалось бы, но у сотрудников «Райан» имелись причины для такой спешки. Компания находилась на грани банкротства, и это был ее единственный заказ. Трудно сказать, что рабочие думали об этом долговязом парне со Среднего Запада, который постоянно крутился у них под ногами и без остановки сыпал вопросами, испытывая их терпение. Но с Холлом у Линдберга установились очень хорошие отношения, а это самое главное.

«Дух Сент-Луиса» был основан на существующей модели Ryan M-2, но для того, чтобы самолет смог пересечь океан, в конструкцию были внесены изменения. На борт необходимо было взять необычайно тяжелый груз топлива, и для этого Холлу пришлось изменить дизайн крыльев, фюзеляжа, шасси и элеронов, а это одни из самых основных частей конструкции. Из-за нехватки времени часто приходилось действовать наугад – иногда до поразительной степени. Выяснив, что они не знают, какое точно расстояние от Нью-Йорка до Парижа по дуге большого круга, конструкторы пошли в библиотеку и измерили расстояние на глобусе веревкой. Такими вот методами и строили один из величайших самолетов истории.

Линдбергу не хотелось сидеть зажатым между мотором и топливным баком – так погибло немало пилотов во время крушений – поэтому основной топливный бак расположили в передней части самолета, где обычно располагалась кабина. Так затруднялся обзор спереди, но

Линдберга это заботило меньше всего. В любом случае он бы не мог смотреть на землю впереди себя во время взлета, потому что самолет во время выруливания наклонялся назад, а в воздухе он бы летел над океаном, где не с чем сталкиваться. Поправлять направление можно было бы с помощью «рыскания», то есть легких поворотов из стороны в сторону, когда одно из боковых окон на время становилось передним. Кроме того, один из механиков, бывший моряк-подводник по имени Чарли Рэндольф, установил простой перископ для переднего обзора, хотя Линдберг им никогда и не пользовался.

В законченном виде самолет вряд ли можно было назвать образцом совершенства. Под ногами Линдберга располагались две педали, а между коленями – рукоятка. На панели инструментов находилось только десять относительно грубых приборов – одиннадцать, если считать часы. Что примечательно, отсутствовал датчик топлива. Все равно Линдберг особенно не доверял измерителям топлива и рассчитывал его запас в уме. По его мнению, сложных расчетов для этого не требовалось, ведь топлива бывает либо достаточно, либо недостаточно. Не было у самолета и тормозов. В 1927 году у самолетов вообще не было тормозов. В большинстве случаев они просто не требовались, но впоследствии, когда под колеса самолета всякий раз при посадке устремлялись целые толпы радостных зевак, Линдберг, должно быть, жалел об их отсутствии.

На раму самолета была натянута хлопковая ткань «пима», покрытая шестью слоями алюминиевой пасты – особого лака, благодаря которому ткань сокращалась и плотно садилась на каркас из дерева и стальных труб. Несмотря на то что «Дух Сент-Луиса» выглядел металлическим, да и газетчики описывали его, как сделанный из металла, на самом деле металлическим был только обтекатель двигателя. От внешнего мира пилота отделял только тонкий слой брезента; сам самолет был очень шумным и хрупким. Пересекать на нем Атлантику было все равно что пересекать ее на палатке с мотором. Линдберг и другие участвовавшие в гонке авиаторы немного недотянули до революционного изобретения того времени – «альклада», антикоррозийного алюминиевого покрытия нового типа, изобретенного компанией «Алкоа» (Alcoa) и выпущенного в широкое производство в следующем году. После этого на протяжении почти восьмидесяти лет (до внедрения углеродного волокна) практически каждый самолет в мире имел обшивку из альклада, но в 1927 году дело обстояло по-другому. У Линдберга хотя бы был металлический пропеллер, более надежный и прочный по сравнению с деревянными пропеллерами, которые использовались незадолго до этого. У американских летчиков было еще одно преимущество перед их европейскими коллегами, хотя об этом они и не догадывались: они использовали авиационный бензин из Калифорнии, который был чище и которого хватало на большее расстояние. До 1930-х годов никто не имел представления об октановом числе, но именно благодаря ему большинство американских самолетов преодолевали океан, тогда как самолеты других стран терялись в море.

По сути «Дух Сент-Луиса», как часто об этом говорили, представлял собой летающий топливный бак. Он был более обтекаемым, чем самолеты за пару лет до него, но все равно имел много выступов: цилиндры мотора, распорки с натянутыми тросами и, прежде всего, фиксированное шасси с двумя болтающимися на ветру колесами. Все эти детали замедляли скорость и действовали, как действует рука, высовываемая из окна автомобиля на ходу. В целях экономии веса пришлось отказаться от всего лишнего. Линдберг не взял ничего из того, что не было необходимым. Говорили, что он даже отрезал белые поля с навигационных карт.

Из-за многочисленных конструктивных компромиссов самолет получился не таким стабильным, как планировалось, и это тревожило Холла, но на улучшения уже не оставалось времени. В любом случае Линдберг надеялся на то, что необходимость постоянно поправлять курс и следить за самолетом поможет ему не засыпать. «Линдбергу не нужен был новаторский самолет, – утверждает Алекс Спенсер из Национального музея авиации и космонавтики Смит-

соновского института в Вашингтоне. – Ему нужны были только испытанные и проверенные технологии».

Новым был только мотор Wright J-5 Whirlwind мощностью в 223 лошадиные силы – одна из немногих конструкций на самолете с поистине новаторским дизайном. Это был двигатель с воздушным охлаждением, что делало его проще, легче и надежнее обычных двигателей с водяным охлаждением. Но новинкой его делали две дополнительные детали. В нем были использованы клапаны с натриевым охлаждением, что решало серьезную проблему сгоревших выхлопных клапанов, и были установлены самосмазывающиеся клапанные коромысла, которые могли работать вхолостую несколько часов подряд. Впервые двигатель J-5 испытали в 1926 году во время полета Ричарда Бэрда к Северному полюсу, и со своей задачей он справился блестяще. (Правда, как мы увидим в дальнейшем, Бэрд, возможно, и близко не подлетал к Северному полюсу.)

Линдберг совершил первый испытательный полет 28 апреля, ровно день в день через два месяца после заказа. Самолет вел себя лучше, чем можно было надеяться. Он оказался маневренным и быстрым, в первый же раз разогнавшись до 128 миль в час и буквально подпрыгивая с земли, пусть и с небольшой нагрузкой. В последующие десять дней Линдберг совершил еще двадцать два полета, преимущественно недолгих, от пяти до десяти минут. В серии испытаний 4 мая он постепенно увеличил груз топлива с 38 галлонов до 300, но все равно это было на 150 галлонов меньше необходимого. Далее загружать самолет он не решился, потому что опасался приземляться с полными баками. Показать, на что самолет действительно способен, должен был только сам перелет до Парижа.

После испытаний Линдбергу не терпелось отправиться в путь. Из Нью-Йорка пришли известия о том, что «Америка» Бэрда и «Колумбия» Левина готовы к полету, и их удерживает только плохая погода. Затем сообщили о том, что из Парижа в Америку вылетели Шарль Нунжессер и Франсуа Коли. Линдберг, теряя надежду, задумывался даже о том, чтобы поменять планы и стать первым пилотом, пересекшим Тихий океан от Австралии до Гавайских островов. Это была гораздо более сложная затея, которая бы точно погубила его. Но услышав о том, что Нунжессер с Коли пропали и что они, скорее всего, погибли, Линдберг отказался от этой затеи. Если он доберется до Нью-Йорка, пока не развеются тучи, нависшие почти над всей страной, у него остается шанс.

И вот 10 мая, в четыре часа дня по калифорнийскому времени, Чарльз Линдберг взобрался в кабину своего новенького обтекаемого самолета и взмыл в воздух. В воздухе он направил нос на восток и, преисполнившись безграничной самоуверенности, какая свойственна только юности, устремился к Сент-Луису, навстречу самой худшей погоде за много лет.

3

Такой погоды не было на памяти у многих. Дожди шли несколько месяцев подряд на большей территории страны, иногда в невиданных ранее объемах. В Южном Иллинойсе за три месяца выпало более двух футов осадков; в некоторых районах Арканзаса – более трех футов. Реки выходили из берегов, среди них Сан-Хасинто в Калифорнии, Кламат, Вилламет и Умпква в Орегоне, Снейк, Пайетт и Бойсе в Айдахо, Колорадо в Колорадо, Неошо и Вердигрис в Канзасе, Уачита и Сент-Фрэнсис в Арканзасе, Теннесси и Камберленд на Юге, Коннектикут в Новой Англии. С конца лета 1926 года по весну следующего года в сорока восьми штатах выпало столько осадков, сколько, по некоторым расчетам, хватило бы на куб с шириной каждой грани в 250 миль. Это очень много воды, но это было лишь начало.

В Страстную пятницу, 15 апреля 1927 года, на центральную часть США обрушились продолжительные проливные дожди с грозой. От Западной Монтаны до Западной Виргинии и от Канады до Мексиканского залива поистине «разверзлись хляби небесные», поскольку такое можно было сравнить лишь с Ноевым потопом. В некоторых районах выпало от шести до восьми дюймов осадков, а в иных и более фута. Вся эта вода устремлялась в ручьи и реки и постепенно попадала в величайшую водную артерию континента – Миссисипи. Бассейн реки Миссисипи занимает около 40 процентов территории США, почти миллион квадратных миль в тридцать одном штате (и двух канадских провинциях). Никогда в истории не было настолько мощного притока воды.

Река с прибывающей водой, готовая вот-вот выйти из берегов, – ужасное зрелище. На всем протяжении Верхней Миссисипи стояли обеспокоенные наблюдатели, взирая, как по реке плывут вырванные с корнем деревья, трупы коров, крыши сараев – все, что свидетельствует о бедствиях выше по течению. В Сент-Луисе объем протекающей воды составлял два миллиона кубических футов в секунду – шестьдесят шесть лет спустя, во время сильнейшего наводнения 1993 года объем был и то вдвое меньше. Вдоль реки выстроились целые армии людей с лопатами в руках и мешками с песком, строившие защитные сооружения, но река брала верх. 16 апреля не устояла первая насыпь, расположенная на большой излучине в Южном Миссури, в районе Дорены. Около 1200 футов земляной дамбы сползли, и в прорыв устремился настоящий водопад, сравнимый с Ниагарским. Рокот был слышен за много миль.

Вскоре запруды и насыпи посыпались одна за другой, как пуговицы тесной рубашки. В Маундс-Ленде в штате Миссисипи погибло около сотни чернокожих работников, за которыми надзирали охранники с ружьями, хотя по неустановленным причинам коронер зафиксировал лишь два факта гибели. В некоторых районах вода прибывала настолько быстро, что люди не успевали эвакуироваться. В Уинтервилле, в том же штате Миссисипи, погибли двадцать три женщины с детьми, когда дом, в котором они находились, унесло течением.

В первой неделе мая разлив протянулся на пятьсот миль, от Южного Иллинойса до Нового Орлеана. Под водой оказалась территория, почти сравнимая по площади с Шотландией. В каком-то смысле ее можно было назвать новым Великим озером. Статистики с хладнокровием подсчитывали потери: 16 570 627 акров затоплено; 203 504 здания разрушены или повреждены; 637 476 человек остались без жилья. Такие же цифры приходили и о гибели домашних животных: 50 490 голов крупного рогатого скота, 25 325 лошадей и мулов, 148 110 свиней, 1 276 570 кур и другой птицы. Любопытно, что не было точных сведений о погибших людях, хотя их наверняка насчитывалось более тысячи, а то и несколько тысяч. Данные не были точны, потому что, к сожалению, многие жертвы были бедняками и чернокожими. Есть что-то жуткое в том, что домашним животным уделяли больше внимания, чем человеческим жизням. По сравнению с этим чуть менее шокирующим может показаться тот факт, что за

пределами охваченных бедствием территорий наводнению в те дни уделялось меньше внимания, чем судебному разбирательству по делу Рут Снайдер и Джадда Грея.

Несмотря на отсутствие общенационального интереса, наводнение на Миссисипи 1927 года стало самым крупным природным бедствием в истории Америки по продолжительности и по количеству пострадавших. Экономические потери были настолько велики, что точно подсчитать их величину было практически невозможно. Оценки колебались от 250 миллионов до 1 миллиарда. Число погибших было меньше, чем в других катастрофах, но разрушений гораздо больше, и длилось наводнение дольше, чем в других случаях. Всего река Миссисипи находилась вне берегов 153 дня подряд.

К счастью, в Америке нашелся человек со сверхчеловеческим спокойствием – он и сам не стеснялся называть себя сверхчеловеком в личной переписке, – который, можно сказать, профессионально занимался всеми кризисами подобного рода. Человека этого звали Герберт Гувер. Вскоре после этого ему предстояло стать одним из самых критикуемых президентов в истории США, что само по себе уже достижение для десятилетия, в котором президентом был Уоррен Г. Гардинг. Но весной 1927 года многие считали его чуть ли не самым надежным человеком во всем мире. И, как ни странно, он же был самым нелюбимым героем, какого когда-либо порождала Америка. Летом 1927 года ему в очередной раз предстояло продемонстрировать свои способности.

Герберт Кларк Гувер родился в 1874 году в тридцати милях к западу от реки Миссисипи (он стал первым президентом, родившимся к западу от этой символически важной границы), в деревушке Уэст-Бранч в штате Айова, в крошечном белом домике, который стоит там до сих пор. Его родители, набожные квакеры, рано умерли – отец от ревматического полиартрита, когда Берту было всего шесть лет, а мать от брюшного тифа три года спустя. После этого его взял на воспитание дядя, живший с семьей в Орегоне. Родственники его тоже были строгими квакерами, и у них к тому же уже был любимый родной сын, так что Берт воспитывался без особой любви, ощущая груз непоправимой потери. Возможно, в нем были заложены какие-то задатки чувств, но им не суждено было проявиться и в юности они почти погасли. По его собственному признанию, Герберт Гувер до девятнадцати лет не испытывал ничего похожего на настоящую радость.

Среднюю школу он так формально и не закончил – дядя, опасаясь его живого ума, отослал его на работу конторским служащим в Салем, в том же штате Орегон. Гувер же всячески старался отличиться. В 1891 году, в семнадцать лет, он сдал вступительные экзамены в только что основанный Университет Леланда Стэнфорда-младшего (сейчас он называется просто Стэнфордом), который тогда был бесплатным образовательным учреждением, и поступил на самый первый его курс. В университете Гувер не только изучал геологию, но и познакомился со своей будущей женой Лу Генри, которая по случайному совпадению тоже была родом из Айовы. (Они поженились в 1899 году.) По окончании университета Гувер устроился на единственную работу, которую ему удалось найти, – на золотой рудник в Невада-Сити в Калифорнии, где он загружал и толкал тележки с рудой семь дней в неделю за 20 центов в час, что даже по тем временам считалось весьма скромной зарплатой. Его товарищи по руднику, казалось, были довольны своей работой и вовсе не пытались заняться чем-то еще. Но Гувер верил в свое высокое предназначение и считал, что несет личную ответственность за все, что происходит с ним в жизни.

В 1897 году, когда Гуверу было еще двадцать с небольшим лет, его взяли главным инженером в крупную и уважаемую горнопромышленную британскую компанию Bewik, Moreing and Co. По служебным делам ему приходилось посещать Бирму, Китай, Австралию, Индию, Египет и другие страны, в которых требовалось присутствие специалиста по минералогии. За шесть лет Гувер пять раз объездил земной шар, был свидетелем Боксерского восстания

в Китае, прокладывая себе путь через джунгли Борнео, пересекал австралийские пустыни на верблюдах, встречался с Уайеттом Эрпом и Джеком Лондоном в салуне на Клондайке, разбивал лагерь у египетских пирамид. Впечатлений он получил больше, чем смеет мечтать обычный юноша его лет и положения, но особого воздействия на него они не оказали. В своих мемуарах, написанных ближе к концу жизни, Гувер с некоторым раздражением признается, что в молодости побывал во многих замечательных местах, но тут же сообщает читателю, что в памяти у него они не остались. «Для тех, кто интересуется [романтикой и приключениями], существуют целые библиотеки книг на географические темы», – пишет он. Вместо забавных историй и красочных описаний он продолжает скучный список выполненных заданий и добытых материалов. Вся жизнь его заключалась в работе. Ничего другого для него просто не существовало.

Проработав с десяток лет в полевых условиях, Гувер приехал в Лондон и стал партнером компании «Беуик Моринг». Вместе с женой и двумя сыновьями он поселился в большом доме на Кэмпден-Хилл в Кенсингтоне и стал образцом британского предпринимателя. Связи в этой среде он поддерживал, но не более необходимого. Обеды и ужины в его доме часто проходили в тишине. «Он никогда не цитировал стихов или пьес, не говорил о произведениях искусства», – вспоминал один его знакомый. Вместо ненужных развлечений Гувер предпочитал сосредотачиваться на благосостоянии – к сорока годам он уже обладал капиталом примерно в 4 миллиона долларов.

Возможно, он бы так и закончил жизнь в относительной безвестности, если бы не стечение обстоятельств, благодаря которым он выдвинулся на первый план. В 1914 году, когда началась война, Гуверу, как американцу, поручили эвакуировать других американцев, застрявших в Европе – всего их насчитывалось более 120 000 человек. Он настолько блестяще справился с этой задачей, что ему предложили возглавить только что основанную Комиссию помощи Бельгии.

Бельгия сильно пострадала во время войны: фермы были разрушены, заводы закрыты, запасы продовольствия захвачены немцами. Восемь миллионов бельгийцев находились на грани голодной смерти. Гуверу удалось найти и распределять среди нуждающихся продуктов на 1,8 миллиона долларов еженедельно, на протяжении двух с половиной лет – в общей сложности через него прошло 2,5 миллиона тонн продовольствия. Если бы не он, то многие люди погибли бы от голода. Это была крупнейшая спасательная операция в мире, и благодаря ей он стал международным героем. В 1917 году утверждали, что Гувер спас больше жизней, чем любой другой человек в истории. Один из восторженных его почитателей назвал Гувера «величайшим гуманистом со времен Иисуса Христа», что, конечно, было преувеличением, но выражение это закрепилось. С тех пор его иногда так и называли – «Великий гуманист».

Популярности Гувера способствовали два фактора: он прилежно и неустанно выполнял свои обязанности, но при этом старался сделать так, чтобы все его добрые дела получали надлежащее освещение. Примерно такие же мирные подвиги совершал и Майрон Херрик, добродушный американский посол во Франции, но признания от потомства он, в отличие от Гувера, не заслужил только потому, что сам не стремился к славе. Гувер же, когда дело касалось отражения всех его достижений в прессе, доходил до крайней мелочности.

Можно даже утверждать, что Гувер, по существу, не испытывал никаких особенных чувств к тем, кого спасал. Он отказывался от посещения лагерей беженцев и от любых других контактов подобного рода. Однажды, когда один из его помощников наивно привел его на полевую кухню в Бельгии, Гувер гневно процедил: «Никогда больше не показывайте мне такого». Тем, кто знал его ближе, казалось, что он вовсе не способен на теплые чувства. Один знакомый писал, что Гувер рассказывал о своих делах в Европе без всяких эмоций. «Он ни разу не продемонстрировал живого чувства и не передал в красках картину происходящего», – с удивлением сообщал его друг.

Но когда его заслуги пытались умалить, Гувер реагировал мгновенно и с чувством. Когда в статье, опубликованной в «Сатердей ивнинг пост» было напечатано (ошибочно), что главную роль в спасательных операциях играла нью-йоркская штаб-квартира Комиссии помощи Бельгии и что настоящим лидером является ее американский глава Линдон Бейтс, Гувер едва ли не пришел в ярость. В длинном гневном письме он перечислил «46 абсолютно лживых фактов и 36 случаев сокрытия правды» в статье, и по каждому пункту подробно изложил свое мнение. Он приказал нью-йоркскому отделению не связываться с журналистами без его согласия и постановил, чтобы все статьи сначала проходили через его лондонский офис, что серьезно затрудняло сбор пожертвований в Америке.

Бельгия стала лишь очередной ступенью в карьере Гувера, а разрешение кризисов превратилось в его основное занятие. Когда Америка вступила в войну, президент Вудро Вильсон вызвал Гувера домой и попросил его возглавить продовольственное управление США, занимавшееся всеми вопросами продовольствия в военное время. Он должен был следить за тем, чтобы производилось достаточно продуктов, чтобы все граждане были накормлены и чтобы были искоренены спекулянты. Гувер придумал лозунг «Продовольствие победит войну!» и настолько усердно его пропагандировал, что миллионы сограждан были уверены, что именно Гувер, более других лиц, обеспечил триумф Америки. По окончании войны его назначили главой Американской администрации помощи (ARA) и отослали обратно в Европу спасать миллионы от голодной смерти. Перед ним встали поистине колоссальные проблемы. Гувер оказался ответственным за благосостояние четырехсот миллионов человек. Он наблюдал за спасательными операциями более чем в тридцати странах. В одной только Германии у ARA было тридцать пять распределительных центров, которые в общей сложности предоставили миллионы обедов людям, которым иначе было бы нечего есть.

Особенно критическая ситуация к моменту приезда Гувера образовалась в Австрии. «Миротворцы сделали все возможное, чтобы оставить Австрию без еды», – сухо замечает Гувер в своих мемуарах. (Для человека, который не отличался чувством юмора в повседневной жизни, его воспоминания бывают иногда довольно ироничными.) По оценкам Гувера, до следующего урожая Австрии необходимо было получить продовольственную помощь на 100 миллионов долларов, но не удавалось собрать даже часть этой суммы. США не могли оказать помощь, потому что, согласно законодательству, они не имели прав предоставлять заем вражеским государствам, даже после того как те перестали считаться врагами. Чтобы обойти этот закон, Гувер распорядился выдать займы 45 миллионов Великобритании, Франции и Италии, которые передали эти средства Австрии на покупку продовольствия в Америке. Таким образом удалось преодолеть бюрократические препоны, спасти голодающих и помочь американским фермерам избавиться от излишков. Но впоследствии, когда Австрия объявила дефолт, Конгресс решил настоять на том, чтобы три союзных государства выплатили долги. Союзники указали на то, что они взяли деньги в долг только в техническом смысле и не получили при этом никакой выгоды, тогда как американские фермеры обогатились на 45 миллионов долларов. Тем не менее, Конгресс стоял на своем. Такие действия способствовали увеличению благосостояния Америки, но уменьшали ее престиж за рубежом.

Однако на авторитет самого Гувера это никак не повлияло. Казалось, он обладает иммунитетом от любых обвинений и подозрений. Однако более тщательный анализ фактов может показать, что он был не настолько героической и благородной личностью, как принято считать. Некий исследователь по имени Джон Хэмилл в книге «Странная карьера мистера Гувера под двумя флагами» утверждает, что Гувер в результате деятельности Комиссии помощи Бельгии значительно обогатился. Эти подозрения так и не были доказаны – возможно, потому, что они ни на чем не основывались, – но зато оказались верными другие, более серьезные обвинения. Во время войны Гувер в рамках своей деятельности нелегально закупал химикаты в Германии. Примечательно также, что он покупал их не потому, что они не были доступны в Британии,

а потому, что в Германии они стоили дешевле. В военное время такие закупки считались преступлением, хотя сам Гувер не видел никакой моральной проблемы в том, чтобы поддерживать экономику той страны, которая вела боевые действия против его собственной и убивала сыновей и братьев тех, с кем он работал. Удивительно, но всего лишь за десятилетие до того, как Герберт Гувер стал президентом Соединенных Штатов, он был вовлечен в деятельность, за которую его вполне могли поставить к стенке и расстрелять.

В 1919 году, закончив свои дела в Европе, Гувер вернулся в США, где с тех пор и проживал постоянно. За границей он провел более двадцати лет, и в своей стране, до некоторой степени, походил на иностранца, хотя его настолько уважали, что он мог бы выдвинуть свою кандидатуру на пост президента от обеих главных политических партий. Часто писали, что Гувер провел вдали от родины столько времени, что сам не знал, республиканец он или демократ. Это не совсем так. Еще в 1919 году он вступил в Республиканскую партию, но не особенно увлекался политикой и никогда не голосовал на президентских выборах. В марте 1921 года он стал министром торговли в кабинете Уоррена Г. Гардинга. После скоропостижной смерти Гардинга в 1923 году, он продолжил занимать этот пост при президенте Калвине Кулидже.

Гувер аккуратно исполнял свои обязанности, отличаясь трудолюбием и прилежанием, но был лишен привлекательных качеств. Он был холоден, тщеславен, придирчив и раздражителен. Он никогда не спрашивал подчиненных о здоровье или о том, как у них идут дела. Внешне он казался недружелюбным и сухим. Гувер даже не любил пожимать руки. У президента Кулиджа было весьма своеобразное чувство юмора, и иногда он вел себя, как мальчишка – например, однажды умудрился позвонить во все колокольчики во всем Белом доме, а потом спрятался за портьеру и наблюдал замешательство среди слуг, – но у Гувера вообще не было чувства юмора. Один из его приближенных заметил, что за тридцать лет никогда не слышал, чтобы Гувер громко рассмеялся.

Кулидж отличался необычайным легкомыслием, в том числе и в финансовых вопросах. Как выразился один очевидец, весь свой президентский срок он «посвятил бездействию». Его секретарь казначейства, Эндрю Меллон, изобретал различные способы сократить налоги, сколачивая свое личное состояние. Согласно историку Артуру М. Шлезингеру-младшему, одним законом Меллон снял с себя такое налоговое бремя, какое равнялось налогам, выплачиваемым целым населением Небраски. Меллон поручал своим людям из Государственной налоговой службы как можно сильнее занижать свою налоговую декларацию. Глава службы даже помогал Меллону уклоняться от налогов. Биограф Меллона, Дэвид Кэннадайн, утверждает, что Меллон также использовал свое служебное положение в личных делах – например, попросил госсекретаря заручиться поддержкой одной китайской компании, с которой он вел дела. Благодаря всем этим хитростям общее состояние Меллона за время службы почти удвоилось и превысило 150 миллионов, а состояние его близких, за которым он также наблюдал, превысило 2 миллиарда долларов.

В 1927 году Кулидж занимался государственными делами не более четырех с половиной часов в день – «гораздо более свободный график, чем у большинства президентов, а то и у большинства других людей», как выразился политолог Роберт Э. Гилберт. Остальное время он дремал. «Никакой другой президент на моей памяти не спал так много», – вспоминал дворецкий Белого дома. Когда Кулидж не спал, он просто сидел, положив по своей давней привычке ноги в открытый ящик стола, и считал автомобили, проезжавшие по Пенсильвания-авеню.

Все это давало Герберту Гуверу прекрасные возможности отличиться и в других сферах, не требовавших его непосредственного участия, и ничто не приносило Гуверу такого удовольствия, как освоение новых административных территорий. Он прикладывал свои руки практически ко всему – участвовал в профсоюзных диспутах, составлял нормативные положения для радио, разрабатывал маршруты авиаперевозок, регулировал иностранные кредиты, боролся с

автомобильными пробками, занимался правами на использование воды основных рек, следил за ценами на резину, внедрял правила гигиены для детей – в общем, вмешивался во все, что зачастую даже и близко не имело отношения к внутренней торговле. Коллеги называли его «Министром торговли и заместителем по всему остальному». Когда было принято положение о лицензировании самолетов, то выдавало эти лицензии министерство Гувера. Когда вульгарный бродвейский импресарио Эрл Кэррол публично объявил о приеме на работу в сомнительных выступлениях на сцене старшекласниц, именно к Гуверу за помощью обратилась организация под названием «Матери Америки» (вопрос был решен удачно). Когда Американская телефонная и телеграфная компания (AT&T) захотела продемонстрировать новое изобретение под названием «телевидение», то перед камерой встал сам Герберт Гувер. В 1927 году он даже нашел время для написания статьи об улучшении национальных рыбных питомников, которая была опубликована в журнале «Атлантик монтли». («Я желаю сообщить факт, описать положение, предложить эксперимент, определить план, выразить протест и предоставить объяснения всему», – писал он во вступительном абзаце статьи, со всей важностью доказывая, что нет ничего настолько малого, что прошло бы мимо его внимания.) Когда Гувер не решал проблемы национального масштаба, он много разъезжал и получал награды. За всю жизнь он получил более пятисот наград, включая почетные степени восьмидесяти пяти университетов.

Кулиджу вообще не нравились люди, но больше всего он невзлюбил Гувера. «Этот человек, без всякой моей просьбы, на протяжении шести лет предлагал мне свои советы, и все плохое!» – огрызнулся однажды Кулидж, когда речь зашла о Гувере. В апреле 1927 года Кулидж озадачил свет, опубликовав официальное заявление о том, что никогда не назначит Гувера государственным секретарем. Заголовки первой страницы «Нью-Йорк таймс» за 16 апреля 1927 года гласили:

СТОЛИЦА ОЗАДАЧЕНА

СТАТУС ГУВЕРА НЕ ОПРЕДЕЛЕН ПРЕЗИДЕНТОМ

БЕЛЫЙ ДОМ ЗАЯВЛЯЕТ, ЧТО ОН НЕ СТАНЕТ ГОССЕКРЕТАРЕМ, ДАЖЕ ЕСЛИ КЕЛЛОГ УЙДЕТ В ОТСТАВКУ

Почему Кулидж сделал такое решительное заявление, оставалось загадкой для всех политических комментаторов страны. Гувер не высказывал ни малейшего желания занять этот пост, а занимавший его в то время Фрэнк Б. Келлог не собирался его оставлять; они так же были в замешательстве, как и все остальные.

Кулидж с пренебрежением отзывался о своем министре торговли, как о «вундеркинде», но, тем не менее, был доволен, что кто-то делает за него почти всю работу. Теперь, когда Миссисипи вышла из берегов и разлилась, как не разливалась никогда раньше, президент Кулидж обратился, конечно же, к Герберту Гуверу. Через неделю после таинственного обещания не назначать Гувера на пост госсекретаря, Кулидж назначил его главой комитета по чрезвычайной ситуации. За исключением этого, Кулидж больше ничего не сделал. Он отказался посещать затопленные районы, отказался выделять средства из федеральных фондов и отказался созывать специальное заседание Конгресса. Он не захотел выступить по национальному радио с призывом делать частные пожертвования и отклонил предложение юмориста Уилла Роджерса

выступить с обращением к нации, часть которого зачитал бы он сам. Кулидж даже отказался выставлять двенадцать фотографий со своим автографом на аукцион, на котором собирались деньги для пострадавших.

Свою официальную штаб-квартиру Гувер утвердил в Мемфисе, но в течение последующих трех месяцев постоянно переезжал с места на место. Его видели в Литл-Роке, в Натчезе, в Новом Орлеане и в Батон-Руже. Где бы ни требовался авторитетный представитель власти, всюду появлялся Гувер. В этом министру торговли следовало отдать должное – показать себя, в отличие от президента, он умел. Именно он выступил по радио с обращением к нации: «Трудно выразить словами все неистовство разлившейся Миссисипи, – начал он свою речь в Мемфисе. – Словами не передать и мощь потока, который всего в двух кварталах отсюда переносит в минуту раз в десять больше воды, чем Ниагарский водопад. Возможно, лучше будет представить себе, что в Висксберге вода покрыла 6000 футов площади, и глубина разлива достигает до 50 футов; вода там течет со скоростью 6 миль в час. За этим гребнем нависла гибель для 200 000 человек. Тысячи все еще остаются в своих домах, в которых вода не дошла до верхних этажей... Это печальное зрелище проигранной битвы».

Далее было только хуже. В последующие две недели число потерявших жилье увеличилось до полумиллиона. Гувер же чувствовал себя в своей родной стихии. Перед ним был очередной грандиозный кризис, и в его распоряжении оказались все административные ресурсы; он мог руководить огромным количеством людей в различных министерствах и организациях, среди которых были Красный Крест, метеорологическая служба США, служба общественного здравоохранения, служба маяков и десятки других. Кроме того, он имел право контролировать деятельность четырех крупных министерств: Министерства сельского хозяйства, Министерства ВМС, Военного министерства и Государственного казначейства. Никто, кроме президента, до этого не обладал такой полнотой власти. Ни одна мельчайшая операция не избежала внимания Гувера. Он распорядился организовать 154 лагеря беженцев и разработал инструкции, регулирующие их содержание: палатки должны были быть размером восемнадцать на восемнадцать футов и расположены вдоль улиц шириной в двадцать пять футов, расстояние между каждыми двумя рядами палаток должно было составлять десять футов. (На практике, в основном из-за неровностей местности, такой точной геометрии добиться было почти невозможно.) Похожие подробные инструкции также определяли рацион, развлечения, оказание медицинской помощи и все другие аспекты жизни в лагерях, хотя вряд ли всем им строго следовали. Любопытно, что сам Гувер воспринимал лагеря как места, в которых люди могли развлечься и отдохнуть. Он утверждал, что многим их обитателям «впервые выдался настоящий выходной за всю их жизнь». При этом стоит вспомнить, что эти люди потеряли практически все.

Как это было и в Европе, Гувер чувствовал себя неуютно рядом с теми, кого спасал. Особенно ему не нравились каджуны – потомки франкоканадских переселенцев, обосновавшиеся в Луизиане. Согласно его мнению, «они такие же французские крестьяне, и похожи на них, как две капли воды». Особенно раздражали Гувера каджуны, которые отказывались переезжать в районы повыше и подальше от наводнения. Одного фермера пришлось «спасать» целых шесть раз. Когда ночью под Мелвиллом в штате Луизиана разрушилась дамба на реке Атчафалая, погибли десять человек (из них женщина с восемью детьми), которым не передали сообщение с приказом покинуть дома. Для Гувера такие факты не столько пробуждали сочувствие, сколько вызвали раздражение. «Я пришел к мысли, что каджуны соглашаются переезжать, только когда вода затекает им под кровать», – писал он.

Каджуны, в свою очередь, тоже не питали к нему теплых чувств. Под Кэрнарвоном в Луизиане в переезжавшую на лодке группу Гувера выстрелил некий человек, скрывшийся в лесах. Нетрудно понять, чем была вызвана такая враждебность. Инспекция ехала на осмотр дамбы, которую собирались подорвать, чтобы отвести поток воды от Нового Орлеана, но мно-

гие считали, что это бессмысленное и ненужное занятие. Выше по течению некоторые дамбы и запруды разрушились сами по себе, и городу уже не угрожало скорое затопление. Тем не менее, дамбу решили взорвать и принести при этом в жертву два прихода ради спокойствия новоорлеанских предпринимателей. Городские власти пообещали выплатить полную компенсацию тем, чья собственность будет разрушена, но так и не выплатили.

Как всегда, Гувер без усталости занимался саморекламой. Он разъезжал по югу США в частном поезде, отдельный вагон которого был выделен специально для прессы. Оттуда шел поток различных официальных сообщений, в основном изображавших в выгодном свете самого Гувера и его самозабвенный труд. Гувер следил за тем, чтобы каждый сенатор-республиканец получал копии журналов со статьями о нем. Любой газете, какой бы незначительной она ни была, которая критиковала его или ставила под сомнение его деятельность, он писал пространственный ответ с упреками. Иногда эти письма занимали несколько страниц.

Гувер хвастался, что после того как он взял под свой контроль все спасательные операции, погибло только три человека («один из них праздный зевака»), но на самом деле число погибших достигло, по меньшей мере, 150, а возможно, и больше. Деятельность его была отнюдь не безупречной. Фонды часто тратились не на то, на что нужно было, или расходовались сверх меры. Предметы первой необходимости часто передавались крупным землевладельцам, которые должны были распределять их между своими арендаторами, но некоторые оставляли их себе или без зазрения совести продавали. Сообщения о нарушениях поступали Гуверу в больших количествах, но он не обращал на них внимания. Лагерь беженцев были вовсе не таким райским местом, как изображалось, питание в них часто было скудным и нездоровым; у многих беженцев развились пищевые заболевания, такие как пеллагра. О таких случаях в своих официальных сообщениях Гувер предпочитал не упоминать.

Но для широкого мира наводнение на Миссисипи только упрочило славу Герберта Гувера и повысило его шансы стать кандидатом в президенты от Республиканской партии на следующих выборах. «Это почти неизбежно», – простодушно сообщил он одному знакомому.

При обычном стечении обстоятельств наводнение на Миссисипи несколько бы не волновало Чарльза Линдберга, но так вышло, что оно совпало со значительным ухудшением погодных условий почти на всем его маршруте. Небо на всем протяжении Среднего Запада и Юго-Запада было омрачено грозowymi тучами; мощные торнадо, словно гигантские демонические волчки, опустошали равнины восьми штатов, от Техаса до Иллинойса. Когда торнадо прошел по деловому району Поплар-Блаффа в штате Миссури, погибло 80 человек и 350 получили ранения. В том же Миссури ураган унес еще десяток жизней; сообщения о гибели людей поступали также из Техаса, Арканзаса, Канзаса, Луизианы и Иллинойса. В Сент-Луисе мощный ветер вызвал обширные разрушения; под обломками погиб один человек («один негр», как писала «Нью-Йорк таймс»). В Вайоминге три человека погибли, замерзнув во время неожиданно налетевшей снежной бури. Всего за два дня непогода унесла жизни 228 человек; 925 получили травмы.

В день, когда Линдберг прилетел в Сент-Луис, ветер стих, но землю окутал густой туман. Бейсболисты из команд «Браунз» и «Янкиз» жаловались на то, что не видели ничего в десяти футах от себя. Видели ли что-нибудь зрители в Спортивном парке, не сообщалось, но поскольку это были «Браунз», то зрителей было не так уж и много². В любом случае Бейб Рут видел достаточно, чтобы сделать дабл и хоум-ран, восьмой за сезон. Никто еще не догадывался, какое лето его ожидает. «Янкиз» выиграли игру со счетом 4:2.

² По меркам «Браунз», собрать 1500 зрителей было не так уж плохо. В том же сезоне их иногда посещало 500 и менее человек, а однажды, 12 июля, за их игрой с «Ред-Сокс», занявшими последнее место, следили всего 300 человек. И это на стадионе, который был рассчитан на 36 000 зрителей.

Пока восточная часть Миссури была окутана густым, холодным туманом, Чикаго страдал от душающей жары, а Колорадо и северные равнинные штаты лежали под толстым слоем поздно выпавшего снега. Любопытно, что снег тогда выпал даже в некоторых районах Небраски, тогда как на юго-западе штата свирепствовали два торнадо. Никогда еще погода не была такой необычной и непредсказуемой. Но Линдберг, похоже, пребывал в счастливом неведении. Если он и испытывал какие-то трудности при посадке на аэродром Ламберта в тумане, то никогда не упоминал об этом. Он вообще ничего не сообщал о плохой погоде в своих воспоминаниях об этом времени, разве что заметил, что был рад тому, что шторм задержал вылет других авиаторов из Нью-Йорка. То, что он был единственным смельчаком, готовым подняться в воздух при таких условиях, похоже, не приходило ему в голову ни тогда, ни потом.

В Сент-Луисе Линдберг показал новый самолет своим спонсорам, немного вздремнул, проглотил стейк и четыре яйца в кафе «Луис» у летного поля и снова взмыл в воздух, на этот раз устремившись к Нью-Йорку. При этом, прилетев в Сент-Луис, он как бы между делом поставил два рекорда: стал первым человеком, который перелетел Скалистые горы ночью, и первым американским пилотом, совершившим такой дальний перелет в одиночку. Если все и дальше должно было идти по плану, то ему предстояло побить еще один рекорд – по самому быстрому перелету от одного побережья страны до другого. Любопытно, что это происходило в то самое время, когда даже перелетные птицы сбивались с пути из-за густого тумана вдоль Восточного побережья. Этот же туман делал бесплодными поиски Шарля Нунжессера и Франсуа Коли. Ни один авиатор на всем востоке США даже и не думал, чтобы подняться в небо. Только Франческо де Пинедо, решив возобновить свой тур по Америке на новом самолете, трижды пытался вылететь из Филадельфии в Нью-Йорк, но всякий раз разворачивался из-за проливного дождя и низко нависших туч.

Казалось бы, непогода, державшая летчиков в плену в Нью-Йорке, должна была помешать и Линдбергу добраться до этого города, но, похоже, обычные правила жизни переставали действовать, когда дело касалось этого дерзкого смельчака. Складывалось впечатление, что, по крайней мере, на время Чарльз Линдберг приобрел странный иммунитет от всех возможных неудач.

4

Для иностранца, впервые посещавшего США в 1927 году, самой бросающейся в глаза чертой было общее благополучие. Американцы первыми в мире стали жить в обстановке современного комфорта. В их домах повсюду красовались новые бытовые приборы – холодильники, радиоприемники, телефоны, электрические вентиляторы, электробритвы, – которые стали обычными для других стран только спустя поколение или позже. Из 26,8 миллиона домохозяйств страны, в 11 миллионах были фонографы, в 10 миллионах – автомобили, в 17,5 миллиона – телефоны. Каждый год в США устанавливалось больше новых телефонов (781 000 в 1926 году), чем было во всей Великобритании.

Сорок два процента всего, что производилось в мире, производилось в Соединенных Штатах. Там же снималось 80 процентов всех фильмов и выпускалось 85 процентов всех автомобилей. В одном Канзасе было больше автомобилей, чем во Франции. В эпоху, когда основным показателем национального благосостояния был золотой запас, США обладали половиной всего запаса планеты, то есть денег в стране было столько же, сколько во всех остальных странах, вместе взятых. Никакая другая страна в истории не развивалась настолько быстрыми темпами, а скорость, с какой она богатела с каждым днем, была поистине головокружительной. Рынок ценных бумаг, и без того находящийся на подъеме, в 1927 году увеличился на треть в ходе того, что позже Герберт Гувер назвал «оргией безумной спекуляции», но весной и летом 1927 года ни он, ни кто другой еще не испытывал по этому поводу ни малейшего беспокойства.

Америка, которую Чарльз Линдберг пересекал по воздуху в мае 1927 года, как и можно было ожидать, отличалась от той Америки, которую мы наблюдаем сегодня. Прежде всего, она была менее заселенной и явно более сельской. Общее население ее составляло 120 миллионов, то есть на каждые десять человек сегодня приходилось четыре человека тогда. Половина из этих 120 миллионов, по сравнению с 15 процентами в наше время, все еще проживала на фермах или в маленьких поселках и городках, поэтому чаша весов часто склонялась в пользу сельской местности.

Города же были, в целом, более компактными; они еще не обросли широкими кольцами пригородов, да и дорог между ними было мало. В 1927 году большинство перевозок, как пассажирских, так и грузовых, приходилось на долю железных дорог. Асфальтированные или покрытые бетоном дороги во многих местах были редкостью. Даже недавно построенное шоссе Линкольна, которое гордо именовалось первым трансконтинентальным шоссе в мире, было покрыто асфальтом на всем протяжении лишь от Нью-Йорка до Западной Айовы. Далее, от Айовы до Сан-Франциско, заасфальтированными были лишь половина участков. В Неваде оно вообще было «по большей части гипотетическим», выражаясь словами одного современника, без дорожной разметки и знаков, указывающих на его национальное значение. Тогда только начали появляться другие, менее протяженные автомобильные трассы, вроде шоссе Джефферсона или шоссе Дикси, но они были, скорее, любопытной новинкой, а не регулярным средством перемещения. Когда люди в то время представляли себе пассажирские перевозки будущего, то воображали полеты на аэропланах и гигантских дирижаблях между городами, а не поездки на автомобилях.

Вот почему Ортейг назначил приз за перелет через океан, а не за гонку на дорогах. По той же причине небоскребы оборудовались высокими мачтами – чтобы к ним можно было привязывать воздушные корабли. Конечно, это было крайне опасно – представьте себе только «Гинденбург», охваченный пламенем и падающий на Таймс-сквер – но тогда это почему-то не приходило в голову ни одному архитектору. Даже при обычной посадке дирижабля того времени приходилось сбрасывать много балласта в виде воды, и вряд ли городским прохожим понравилось бы получать регулярную порцию душа с небес.

Альтернативой могли бы стать аэродромы на крышах небоскребов, предположительно со взлетно-посадочными полосами, перекинутыми с одного здания на другое. Один архитектор предложил конструкцию в виде гигантского стола, ножками которого служили четыре небоскреба. Газета «Нью-Йорк таймс» придумала более индивидуальное решение. «Вертолеты и гироскопы позволят людям приземляться и взлетать прямо с площадок, расположенных у их окон», – увлеченно описывала она будущее в своей передовице.

При этом не придавалось особого значения тому, что все эти планы были лишены какой бы то ни было практичности – с точки зрения инженерии, архитектуры, авиации, финансирования, безопасности, строительных нормативов или любой другой точки зрения. Это была эпоха, в которой практические соображения уступали место вдохновенным мечтам. Автор популярного журнала «Сайенс энд инвеншн» уверенно предсказывал, что вскоре люди любого возраста будут путешествовать на моторизованных роликах, а известный архитектор Харви У. Корбетт утверждал, что небоскребы вскоре будут сооружаться высотой в несколько сотен этажей, и жители верхних этажей, проживающие над тучами, будут получать продукты по радио (правда, он так и не объяснил, как именно будет осуществляться передача материи по радио и почему он пришел к такому выводу). Родман Уонамейкер, владелец универмагов и спонсор полета Бэрда, профинансировал выставку в Нью-Йорке под названием «Титан-Сити», где город будущего изображался, как скопление величественных башен, соединенных между собой стеклянными пневматическими трубами, а люди перемещались между башнями либо по этим трубам, либо по самодвижущимся дорожкам. Каким бы ни представляли себе будущее разные мечтатели, все они соглашались с тем, что будущее это будет высокотехнологичным, причем Америка в нем будет играть ведущую роль.

Любопытно, что в своем настоящем американцы не были настолько уверены, как в своем будущем. Первая мировая война оставила после себя мир, который многие считали хрупким, испорченным и коррумпированным – даже те, кто, казалось бы, выигрывал от этой испорченности. Шел восьмой год Сухого закона, и всем было понятно, что эта затея закончилась полным провалом. Она превратила рядовых граждан в преступников и породила целый криминальный мир гангстеров с пистолетами-пулеметами Томпсона в руках. В 1927 году в Нью-Йорке было больше салунов, чем до принятия Сухого закона, и пьянство оставалось распространенным настолько широко, что говорили, будто мэр Берлина во время своего дружественного визита в Америку спросил мэра Нью-Йорка Джимми Уокера, когда же закон наконец вступит в действие. Страховая компания Metropolitan в 1927 году сообщала, что по причинам, связанным с алкоголем, погибает больше людей, чем до закона.

Признаки морального разложения были заметны повсюду, даже на танцевальных площадках. В моду вошли танго, шимми и чарльстон с рваным ритмом и размашистыми движениями явно сексуального характера, что приводило в ужас представителей старшего поколения. Еще более откровенным был популярный танец «black bottom», подразумевавший прыжки вперед-назад и хлопки ниже спины – по той части тела, которой, по мнению строгих моралистов, вообще не должно было существовать, не говоря уже о том, чтобы выставять ее на всеобщее обозрение. Даже вальс содержал некоторые элементы, делавшие его похожим на музыкальную эротическую прелюдию. Но хуже всего был джаз, общепризнанный синоним разврата и, по мнению многих, прямая дорога к наркотикам и беспорядочным половым связям. «Заключают ли в себе синкопы джаза понятие Греха?» – вопрошала статья в женском журнале «Ледис хоум джорнал», и тут же отвечала: «Да, заключают». В редакторской колонке журнала «Нью-Йорк америкэн» джаз был назван «патологической, раздражающей нервы и пробуждающей половое влечение музыкой». Многие с неудовольствием признавали, что среди других стран по числу разводов Америка уступает только Советскому Союзу. (Вдобавок Невада в 1927 году приняла закон, согласно которому развестись мог кто угодно, прожив в этом штате всего три месяца,

поэтому в последующие годы Невада стала весьма популярной среди сторонников быстрых разводов.)

Особенное возмущение моралистов вызывали девушки и молодые женщины, которые курили, выпивали, ярко красились, коротко стриглись и носили платья выше колена вызывающих расцветок. В среднем количество ткани, необходимое для пошива одного платья, по некоторым расчетам сократилось с двадцати ярдов в довоенную эпоху до всего лишь семи ярдов в послевоенную. За женщиной передовых взглядов и раскрепощенного образа жизни укоренилось название «флэппер» (flapper, буквально «хлопушка»); считается, что это слово британского происхождения, которое изначально, в девятнадцатом веке, обозначало проститутку. Утверждали также, что оно пошло от наименования неоперившегося птенца, который только «хлопает» своими крылышками; любопытно, что в английском сленге сохранилось другое название проститутки – «птичка» (bird).

Кинематограф ловко эксплуатировал увлечения публики, а то и искусно подогревал их, снимая фильмы с весьма пикантным содержанием. На рекламном плакате к одной из таких лент зрителям обещали показать «джазовых красоток, ванны с шампанским, ночные кутежи, любовные ласки при свете зари, и все это заканчивается потрясающей кульминацией, от которой у вас отвиснет челюсть». В другом фильме фигурировали «объятия, игры, белые поцелуи, красные поцелуи, охочие до наслаждений дочери и жаждущие сенсаций мамыши». Нетрудно было проследить связь между свободными нравами «современной женщины» и преступным умыслом Рут Снайдер. В газетах часто упоминали о том, что до убийства миссис Снайдер любила посещать именно такие «горячие» фильмы.

В отчаянии законодатели пытались насадить добродетель административным порядком. В Ошкоше, штат Висконсин, согласно местному закону танцорам запрещалось смотреть в глаза друг другу. В Юте законодательное собрание штата предложило отправлять женщин в тюрьму – именно сажать за решетку, а не отделяться штрафом, – если они выходили на улицу в платье выше колен на три дюйма. В Сиэтле некая общественная организация под названием «Лига чистых книг» даже попыталась запретить рассказы путешественника Ричарда Халлибертона на том основании, что они «пропагандируют бродяжничество». Правила и постановления о нормах морали появлялись по всей стране как грибы после дождя, и, как и в случае с самим сухим законом, повсюду игнорировались. Для настроенных консервативно членов общества это была эпоха отчаяния.

Поэтому когда на Лонг-Айленде совершил посадку «Дух Сент-Луиса» и из него вышел молодой человек, который, как казалось, служил самым воплощением добродетели, скромности и чести, то многие обыватели обратили на него взор, преисполненный надежды.

До той поры Линдберга считали «далеким и неопределенным соперником», как позже выразился Кларенс Чемберлин. Многие авиаторы даже не слышали о нем. Но он быстро стал фаворитом публики. Как писал репортер «Нью-Йорк таймс» всего через сутки после его появления: «Линдберг покорила сердца ньюйоркцев своей застенчивой улыбкой, неукротимой отвагой и дерзким перелетом с тихоокеанского побережья». На аэродром стекались огромные толпы, чтобы хотя бы краем глаза посмотреть на человека, которого газеты называли (к его собственному раздражению) «Счастливчиком Линди». В воскресенье после его приземления у аэродрома Кертисса собралось около тридцати тысяч человек, которые наблюдали, как Линдберг разговаривает со своими механиками и осматривает самолет. Многие взобрались на крышу небольшой малярной мастерской рядом с ангаром, в котором стоял «Дух Сент-Луиса», в результате чего крыша сарая обрушилась; к счастью, никто серьезно не пострадал.

Что и говорить, романтики на двух главных аэродромах Лонг-Айленда – на аэродроме Рузвельта и аэродроме Кертисса с более скромными размерами – было маловато. Они располагались в скучной полуиндустриальной зоне, где заводы и склады чередовались с фермерскими

хозяйствами и безликими пригородными застройками. Сами аэродромы выполняли исключительно утилитарную функцию. Их ангары и вспомогательные помещения были грубыми и неокрашенными. Самолеты парковались прямо на земляных площадках, покрытых кочками и бурными лужами. За несколько дождливых недель тропинки вокруг зданий превратились в непролазное грязное месиво.

Правда, аэродром Рузвельта выглядел получше, потому что Родман Уонамейкер не пожалел денег, чтобы разровнять и привести в порядок взлетную полосу после ужасной катастрофы с самолетом Рене Фонка восемью месяцами ранее³. Это была единственная взлетная полоса во всем Нью-Йорке, с которой мог бы подняться в воздух самолет для перелета через Атлантику; и это могло стать проблемой для других авиаторов, поскольку Уонамейкер арендовал аэродром исключительно для Бэрда. Но Бэрд настоял на том, чтобы им пользовались и другие. К чести Бэрда будет сказано, он вообще много помогал своим соперникам – например, делился с ними частными сообщениями о погоде. Он же первым поприветствовал Линдберга в его ангаре на аэродроме Кертисса и пожелал ему удачи. Правда, тогда считалось, что у Бэрда больше всего шансов на успех, а Линдберг просто никому не известный любитель, поэтому Бэрд мог позволить себе такую щедрость.

Несмотря на внимание, с каким публика встретила Линдберга, большинство других авиаторов и члены их экипажей оценивали шансы этого «выскочки» весьма скромно. Бернт Балхен, один из представителей команды Бэрда, в своих мемуарах вспоминал, что они не считали Линдберга за своего. Президент Американского общества содействия авиации искренно признался, что не думает, будто Линдбергу что-то светит. Впрочем, как и остальным пилотам.

По сравнению с широкой кампанией Бэрда подготовка Линдберга и в самом деле не впечатляла. Бэрду помогало целых сорок человек – среди них механики, телеграфисты, даже повара, обслуживающие общий стол. У Линдберга же в Нью-Йорке поначалу вообще не было помощников. Его спонсоры отправили из Сент-Луиса молодого человека по имени Джордж Стампф, не имевшего никакого опыта в летном деле, в надежде, что он сможет хотя бы выполнять мелкие поручения. Компания Wright Corporation предоставила двух механиков (она в собственных же интересах предоставляла их всем экипажам, которые использовали их двигатели), а также выделила специалиста по связям с общественностью Ричарда Блайта. Но компания считала Линдберга настолько темной лошадкой, что им обоим пришлось делить один номер в отеле «Гарден-Сити». За исключением этого Линдбергу во всем остальном приходилось полагаться на свои собственные силы. Бэрд на свою подготовку по самым скромным оценкам потратил 500 000 долларов⁴. Общие расходы Линдберга – на самолет, топливо, провизию, проживание и все остальное – не превысили 13 500 долларов.

Бэрд был слишком хорошо воспитан, чтобы произносить вслух то, что думал, но наверняка его поразил внешний вид Линдберга. Перед ним стоял, по сути, неопытный мальчишка. На его самолете не было радио, он был оборудован всего лишь одним двигателем (сам Бэрд настаивал на трех) и построен компанией, о которой никто ничего не знал. Линдберг не собирался брать с собой спасательную лодку и дополнительное снаряжение. Но, что самое удивительное, он намеревался вылететь в одиночку, а это означало, что он должен был на протяжении полутора суток управлять нестабильным самолетом при плохой погоде и затрудненной видимости, без ориентиров, да еще при помощи четырнадцати клапанов регулировать подачу топлива из пяти разных баков, соблюдая равновесие. Если ему нужно будет определить свое местоположение, то ему придется расстилать карту на коленях, зажимая между ними рычаг, а

³ Аэродром называли в честь Квентина Рузвельта, сына Теодора Рузвельта, который погиб в воздушном бою во время Первой мировой войны. Интересно, что Линдберг мог знать его лично. Они вместе учились в школе «Сидвелл-Френдз» в Вашингтоне, хотя Квентин Рузвельт был старше на пять лет.

⁴ Кроме Уонамейкера помощь Бэрду оказывали Джон Д. Рокфеллер, Национальное географическое общество и, что любопытно, Дуайт Морроу, будущий тесть Чарльза Линдберга.

ночью еще и светить на нее фонариком, держа его в зубах. Такой перелет – непростая задача даже для трех членов экипажа, не говоря уж об одном! Любой, кто был знаком с авиацией, понимал, что это настоящее сумасшествие.

Некоторые репортеры пытались отговорить Линдберга от его затеи, но безуспешно.

– Он отказывается прислушиваться к голосу разума! – пожаловался один из них Балхену. – Это просто упрямый болван.

Атмосфера на аэродромах, как позже вспоминал Линдберг в своей автобиографии «Дух Сент-Луиса», определенно накалялась. Прошло всего две недели с трагического крушения Дэвиса и Вустера в Виргинии, и менее недели с тех пор, как пропали Нунжессер и Коли. Майрон Херрик, посол США в Париже, публично заявил, что пока что не советует американским авиаторам прилетать во Францию. Но плохая погода и так заставляла всех сидеть на земле. Оставалось только ждать.

Помимо общих забот Линдберга тяготило внимание прессы. Журналисты засыпали его вопросами, не имеющими ни малейшего отношения к полету – есть ли у него девушка? Танцует ли он? Эти вопросы его смущали, и он находил их чересчур личными. Фотографы же недоумевали, почему он не хочет позировать для снимков во время отдыха или совместного времяпрепровождения с механиками или другими авиаторами. Они всего лишь хотели показать его обычным человеком. Однажды двое журналистов пробрались в его номер в отеле «Гарден-Сити», надеясь застать его за бритьем или за каким-нибудь повседневным занятием, которое покажет, что он нормальный парень, достойный симпатии.

14 мая из Детройта приехала мать Чарльза, чтобы пожелать ему удачного перелета. Сын и мать нехотя позировали для снимков и стояли рядом как незнакомцы, которых только что представили друг другу. Миссис Линдберг напрочь отказывалась целоваться или обниматься со своим сыном, объясняя, что они принадлежат к «сдержанной нордической расе», что в ее случае было неправдой. Она всего лишь слегка похлопала своего сына по плечу и сказала: «Удачи, Чарльз», а потом добавила: «И до свидания». Такая скромность несколько не смутила газету «Ивнинг график», и для своих читателей она напечатала «композицию», на которой головы Чарльза и его матери были приставлены к телам более эмоциональных моделей – правда, никакой редактор не смог изменить странное, почти отсутствующее выражение глаз матери и сына.

Газеты наперебой сообщали о готовности вылететь всех трех американских экипажей – Линдберга на «Духе Сент-Луиса», Бэрда на «Америке» и Чемберлина и Акосты на «Колумбии» Белланки, поэтому публика ожидала, что все они вылетят сразу же, как небо очистится и засияет солнце. Все надеялись на захватывающую гонку с тремя участниками. Но ни Линдберг, ни весь остальной мир не знали, что в двух других лагерях дела обстоят далеко не так гладко. Бэрд, похоже, не слишком горел желанием вылететь в Париж, что было довольно странно. Он бесконечно проверял и перепроверял все механизмы и детали самолета, к удивлению своей команды и к раздражению Тони Фоккера, беспокойного конструктора машины. «Мне казалось, он хватался за любой повод отложить полет, – вспоминал Фоккер в своей автобиографии четыре года спустя. – Я даже начал сомневаться в том, что Бэрд действительно хочет пересекать Атлантику». Ко всеобщему удивлению, Бэрд назначил официальное мероприятие – с речами и срывом покровов с самолета – на субботу 21 мая, а это означало, что он еще неделю останется на месте, даже если погода позволит подняться в небо раньше.

В лагере «Колумбии» дела обстояли еще хуже, и все из-за капризного и непостоянного нрава Чарльза А. Левина. Он был сыном утильщика и сам сколотил состояние после Первой мировой войны, скупая и продавая снарядные гильзы, ценившиеся из-за латуни. Когда он заинтересовался авиацией, то его даже прозвали «Летающим старьевщиком». В 1927 году его состояние оценивалось в 5 миллионов долларов, хотя многим, кто видел его скромный дом у гавани

Бель-Харбор на полуострове Рокавей, в наименее престижном районе Лонг-Айленда, это казалось преувеличением.

Левин был лысым, сварливым, грузным мужчиной ростом около пяти футов шести дюймов. Он одевался как гангстер – двубортный костюм в полоску и широкополая шляпа. Глаза его вечно бегали из стороны в сторону, словно в поисках любой возможности поживиться. Улыбка его смахивала, скорее, на гримасу. Удивительно, что он только незадолго до этого отметил свое тридцатилетие.

Двумя самыми главными недостатками Левина были патологическая неспособность вести честный разговор – иногда он, казалось, врал просто из-за любви ко лжи – и столь же патологическое неумение отличать легальную деятельность от нелегальной. Он часто обманывал своих деловых партнеров или бросал их в неподходящий момент. Как следствие, ему постоянно приходилось являться в суд. Именно темные махинации подвели его и на этот раз.

Все началось с того, что он невзлюбил своего главного пилота, Кларенса Чемберлина. Трудно сказать почему, поскольку Чемберлин был вполне приятным и достойным уважения человеком, да к тому же и первоклассным летчиком. Ему просто не доставало энтузиазма и огонька в глазах. Самой яркой его чертой была одежда. Он отдавал предпочтение галстукам кричащих расцветок, носкам с ромбиками и широченным галифе, но в остальных отношениях походил на усталого пенсионера.

Левина раздражала меланхоличность Чемберлина, и он хотел заменить его на другого пилота. «Он хотел избавиться от меня, потому что я не походил на «героя фильмов» и со мной не получилось бы хороших кадров в финале», – без особой обиды вспоминал Чемберлин в своей автобиографии.

Не обращая внимания на возражения Джузеппе Белланки, которому очень нравился Чемберлин, Левин выбрал на роль главного пилота Ллойда Бертро, более компанейского здоровяка. Надо сказать, что Бертро тоже был хорошим пилотом и к тому же бесстрашным. Еще в детстве, в Калифорнии, он соорудил свой первый планер и испытал его, прыгнув с утеса над морем. К счастью, испытание закончилось благополучно. Самым впечатляющим его трюком было бракосочетание в воздухе, за штурвалом самолета, с испуганным пастором и покорной невестой в роли пассажиров. Такие подвиги как раз и делали его привлекательным в глазах Левина.

Но с приходом Бертро в экипаже «Колумбии», если считать еще и Берта Акосту, стало три летчика, а это было больше, чем мог вместить аэроплан. Левин вызвал к себе Акосту с Чемберлином и сказал, что пока еще не решил, кого поставит вторым пилотом в помощь Бертро для перелета в Париж. Сделать выбор он намеревался с помощью монетки утром перед полетом. Акоста долго смотрел на него в удивлении, а потом пересек поле и присоединился к команде Бэрда. Бертро же заявил, что ни в коем случае не потерпит рядом с собой Чемберлина и назначит своего собственного помощника. В ответ на это Белланка заявил, что не разрешит поднять свой самолет в воздух без Чемберлина на борту.

В 1927 году Джузеппе Белланке, невысокому (ростом всего лишь в пять футов и один дюйм), скромному и добродушному человеку, был сорок один год, то есть он был старше почти всех, кто принимал участие в подготовке к перелету через Атлантику. Он вырос на Сицилии, в семье мельника, и изучал инженерное дело в Миланском техническом институте, где увлекся авиацией. В 1911 году Белланка эмигрировал в Америку вместе со своей большой семьей – родителями и восемью братьями и сестрами, – которая поселилась в Бруклине. В подвале их нового дома он построил аэроплан. Потом он сам научился летать, начав с небольших отрывов от земли и постепенно увеличивая время полета.

Белланка был блестящим, новаторским конструктором. Он одним из первых в мире начал устанавливать на свои самолеты моторы с воздушным охлаждением, закрывать кабину (конечно, не для удобства пилота и пассажиров, а для повышения аэродинамики) и придавать

всем внешним деталям обтекаемую форму. Подпорки в конструкции Белланки не просто поддерживали крылья, они способствовали вертикальной тяге, или, по меньшей мере, уменьшали силу сопротивления. Как следствие, самолет Белланки был, пожалуй, лучшим в мире для своего размера.

К сожалению, бизнесмен из Белланки был никудышный, и он постоянно испытывал недостаток средств. Какое-то время он работал на компанию «Райт корпорейшн», но потом компания решила свернуть конструкторскую деятельность и сосредоточиться на двигателях, и при этом – по всей видимости, к ужасу самого Белланки – продала столь обожаемый им самолет Чарльзу Левину. Поскольку этот самолет был единственным существующим созданием его гения, Белланке пришлось перейти к Левину вместе с самолетом. Так началась его непродолжительная и крайне неудачная связь с сомнительным дельцом.

Все члены команды Левина постоянно ссорились между собой. Левин настаивал на том, чтобы установить в самолете рацию, не для безопасности, а чтобы авиаторы могли отсылать сообщения проходящим судам, которые он потом мог бы продавать газетчикам. Для облегчения связи Левин предложил следовать маршрутом, обычным для морских сообщений, а не по дуге большого круга, что только добавляло риска. Белланка, обычно сдержанный, яростно сопротивлялся. Он утверждал, что рация увеличит нагрузку, повысит опасность пожара и может оказаться помехой для компаса. В любом случае летчики будут слишком заняты управлением, чтобы в красках описывать свои впечатления от полета для газет. По меньшей мере четырежды Левин приказывал механикам установить рацию, и каждый раз Белланка приказывал снять ее – каждый раз Левину это стоило 75 долларов, и каждый раз он впадал в бешенство.

Незадолго до запланированного дня вылета Левин ухудшил ситуацию, предоставив Бертро и Чемберлину контракты для подписи. Несколько недель он обещал им выплатить половину доходов от перелета и щедрую страховку на случай гибели, которую должны были получить их жены. Но в представленном им документе ничего этого не было. В нем было написано, что Левин получает все деньги и что в течение года, последующего за перелетом, они должны передать ему все права на управление всеми мероприятиями. Он собирался сам организовывать выступления, устраивать представления, договариваться о съемках в фильмах и всячески эксплуатировать их достижение. За это он обязался выплачивать им 150 долларов в неделю, а также неучтенные нерегулярные «премии» по своему усмотрению. Когда его спросили о страховке, Левин сказал, что подумает об этом после того, как Бертро и Чемберлин подпишут контракт. И в тот же самый день, когда он сообщил Бертро и Чемберлину, что забирает у них все деньги, он объявил журналистам, что «каждая монета из призовых денег достанется пилотам “Колумбии”».

Бертро, уставший от двуличия Левина и его бесконечных уверток, обратился к юристу Кларенсу Натту, и тот помог ему составить требование о запрете на любой вылет самолета от имени Левина, пока не будет решен вопрос страховки и более справедливых выплат. Судебное разбирательство было назначено на 20 мая (на дату, которая окажется судьбоносной для всех участников трансатлантической гонки). Словно доказывая, что нет предела его непредсказуемости, Левин заявил, что готов выплатить Линдбергу 25 000 долларов, чтобы тот сопровождал его в Париж. Линдберг вежливо напомнил о том, что в его самолете нет места для пассажира.

В результате Линдберг оказался предоставленным сам себе, по крайней мере до конца недели, если только позволит погода. Постепенно и другие переставали сомневаться в его успехе. Проработав под началом Линдберга неделю, Эдвард Маллиган, один из приписанных к нему механиков, подбежал к коллеге и радостно крикнул: «Говорю тебе, Джо, этот парень победит! Точно победит!»

5

Между тем погода оставалась ужасной, не только в Нью-Йорке, но и по всей стране. В Вашингтоне 14 мая по кладбищу Проспект-Хилл прошел торнадо шириной в пятьдесят футов у основания, который потом пробежался по Род-Айленд-авеню, выворачивая с корнем деревья и вызывая ужас у наблюдателей, после чего исчез примерно через минуту после своего появления. На западе жителей заставляли врасплох неожиданно поздние снегопады. В Детройте из-за снега пришлось отложить игру между «Тиграми» и «Янкиз» (это был рекорд по дате отложенного из-за снега матча в высшей лиге). А в долине реки Миссисипи в среднем и южном ее течении продолжали идти дожди.

Из-за плохой погоды Франческо де Пинедо, возобновивший свой тур по Америке на новом самолете, прибыл из Мемфиса в Чикаго на пять часов позже. Этот тур становился все более и более неудобным для хозяев, поскольку постепенно принимал все более политическую окраску и в конце концов окончился насилием. Пинедо имел привычку делать совершенно неподобающие высказывания. Во время встречи с мэром Нью-Йорка Джимми Уокером он сказал: «Я считаю, что Нью-Йорк – лучший фашистский город во всем мире». Два дня спустя, когда Пинедо обращался к сторонникам фашизма в отделении Итальянского легиона на Второй авеню, здание окружили две тысячи антифашистских демонстрантов и принялись бросать в окна кирпичи. Находившиеся внутри выскочили и стали драться с демонстрантами. К тому времени, когда подъехала полиция, уже собралась толпа в десять тысяч человек. Полиция принялась наводить порядок дубинками, обрушивая их направо и налево. Тем временем Пинедо продолжал свою речь, словно не видя, что обращается к почти пустому залу. Количество пострадавших не уточнялось.

Чикаго был последней остановкой Пинедо в США из сорока четырех, после чего он направился обратно в Европу через Квебек и Ньюфаундленд. Он надеялся украсть победу у авиаторов с аэродрома имени Рузвельта, перелетев через Атлантику раньше их. На приз Ортейга он не претендовал, потому что собирался заправляться на Азорских островах, но все равно, если бы он приземлился в Ле-Бурже, то это было бы огромным символическим триумфом фашизма – ему бы представился очередной шанс покрасоваться на публике, упершись руками в бока и снисходительно посматривая на американских авиаторов.

К счастью для него, никаких антифашистских демонстраций в Чикаго не было, хотя, по иронии судьбы, Пинедо получил серьезные травмы, когда авиатора хлопали по плечу и обнимали его сторонники в черных рубашках, которых у чикагского яхт-клуба собралось несколько сотен.

Одним из тех, кто поджидал Пинедо на официальном приеме, был чикагский бизнесмен итальянского происхождения по имени Аль Капоне. Даже в Чикаго, самом коррупционном городе страны, было удивительно видеть самого известного бандита рядом с мэром, руководителями береговой охраны, судьями и другими должностными лицами. Капоне тогда впервые пригласили принять участие в официальной церемонии; можно сказать, что это вообще был первый раз, когда гангстер был приглашен в «общество». Так что для Капоне это был повод для гордости, хотя тогда он, скорее всего, и не подозревал, что на следующий же день в действие будет приведен механизм его будущего падения.

Человеком, посадившим самого известного в истории мафиози за решетку, была стройная, довольно привлекательная тридцатисемилетняя женщина по имени Мейбл Уокер Виллебрандт. Всего лишь немногим более десяти лет назад Мейбл была никому не известной домохозяйкой из Калифорнии, но когда семейная жизнь ей наскучила, она записалась на вечерние курсы Университета Южной Калифорнии и в 1916 году получила диплом юриста. В последующие пять лет она представляла интересы женщин, подвергшихся насилию, и проституток,

что было довольно смело для любого адвоката 1910-х годов. (Также в ходе своей карьеры она развелась с мистером Виллебрандтом.) Неудивительно, что она стала известной личностью, и в 1921 году ее перевели в Вашингтон, где она заняла должность помощника главного прокурора в администрации Гардинга. Таким образом она стала самой высокопоставленной женщиной в федеральном правительстве. Ей поручили следить за выполнением Сухого закона и за сбором налогов и, тем самым, пусть и неумышленно, дали ей в руки все рычаги для влияния на организованную преступность.

До той поры преступные банды казались полностью недостижимыми для правосудия. Бандитов не осуждали за убийство или другие серьезные преступления, потому что никто не осмеливался свидетельствовать против них. И их невозможно было привлечь по обвинению в занятии незаконной предпринимательской деятельностью, потому что они не указывали свои имена в договорах и других уличающих документах. Но Виллебрандт вдруг задумалась над тем, что гангстеры чрезвычайно богаты, и даже кичатся своим богатством, выставляя его напоказ, хотя никогда не заполняют налоговые декларации. Она решила подступить к ним именно с этой стороны. В настоящее время осуждение преступников за уклонение от налогов стало настолько обычной практикой, что трудно представить, насколько блестящей и оригинальной была эта мысль на тот момент, когда она впервые пришла в голову Виллебрандт. Многие юридические авторитеты считали, что это совершенное безумие.

Первой своей жертвой, ставшей своего рода образцом для испытаний, она выбрала бутлегера из Южной Калифорнии по имени Мэнли Салливан. Адвокаты Салливана утверждали, что преступники не могут подавать налоговую декларацию, не обвиняя самих себя в преступлениях, а это нарушение их прав по Пятой поправке (согласно которой обвиняемого нельзя заставлять свидетельствовать против себя). Кроме того, говорили адвокаты, взимая долю нелегальных доходов, правительство само становится соучастником преступления, а это противоречит его фидуциарным, присущим ему, обязанностям. Особенно яростным противником Виллебрандт был судья федерального апелляционного суда Мартин Томас Мэнтон. «Трудно представить себе, что Конгресс когда-либо подразумевал, что правительство будет получать часть доходов от успешно совершенного преступления, – писал он. – Невозможно помыслить, будто так и было задумано, что какой-то бутлегер будет объявлен налогоплательщиком, чтобы государство взимало с него деньги для своих государственных целей, точно так же, как оно взимает деньги с честного торговца-налогоплательщика».

Несмотря на возражения Мэнтон и других юристов, дело все же дошло до Верховного суда и получило официальное наименование «Соединенные Штаты против Салливана, 274 U.S. 259». Разбирательство было назначено на 16 мая 1927 года, то есть на следующий день после того, как в Чикаго Аль Капоне встречался с Пинедо. Всего Верховный суд США выслушал более сорока дел Мейбл Уокер Виллебрандт, но ни одно из них не имело бы такой большой резонанс в том случае, если бы она его выиграла.

И она его выиграла.

По странной иронии судьбы – и в самом деле, трудно было бы найти более подходящего человека для такого поворота – через несколько лет Налоговое управление США обвинило этого самого судью Мэнтон в неуплате налогов, после того как он был признан виновным в присвоении 186 000 долларов, полученных им в виде взяток. Он провел восемнадцать месяцев в федеральной тюрьме.

Благодаря выигранному делу «Соединенные Штаты против Салливана», дни Аль Капоне были сочтены, хотя он этого еще и не осознавал. Газета «Нью-Йорк таймс», как и другие издания, едва удостоила это дело своим вниманием, упомянув его в заметке на тридцать первой странице, так же как уделила мало внимания другому разбирательству в Верховном суде, «Бак против Белла», проходившему в том же месяце (о котором подробнее будет сказано ниже). Вместо этого она снова дала краткий отчет по делу Рут Снайдер и Джадда Грея, которых уторм

16 мая перевели из тюрьмы на Лонг-Айленде в камеру смертников в тюрьме Синг-Синг, в обстановке, похожей на сцены из немых фильмов про полицейских предыдущего десятилетия.

Толпа из десяти тысяч человек – многие вскарабкались на крыши зданий или на пожарные лестницы для лучшего обзора – собралась у здания тюрьмы в округе Куинс, чтобы посмотреть на процессию из четырнадцати автомобилей в сопровождении шести полицейских мотоциклов с колясками (в каждой сидел полицейский, вооруженный винтовкой). Двух самых известных преступников Америки вывезли из здания около десяти тридцати утра. В конвое присутствовали тюремные должностные лица, журналисты и два олдсмена, Джеймс Мерта и Бернард Шварц, не имевшие никакого отношения к делу, но присоединившиеся за компанию. «Их сопровождали жены и дети, которым, похоже, нравилась эта прогулка», – писал корреспондент «Нью-Йорк таймс».

От тюрьмы процессия на большой скорости (которая в 1927 году примерно равнялась 40 милям в час) переехала мост Куинсборо, а затем пересекла Манхэттен в районе Центрального парка, хотя ей приходилось постоянно останавливаться из-за пробок.

Ни один другой город в мире не был настолько неподходящим для быстрого конвоя, как Нью-Йорк 1920-х годов. На его улицах насчитывалось больше автомобилей, чем во всей Германии, но по этим же улицам вместе с ними ездили пятьдесят тысяч запряженных лошадей. Стремительные автомобили, медленно плетущиеся повозки и беспечные пешеходы делали нью-йоркские улицы невероятно опасными. В 1927 году в дорожно-транспортных происшествиях погибли тысяча человек, что в четыре раза больше ежегодных жертв в наши дни. Только по вине таксистов в тот год в Манхэттене погибло семьдесят пять человек.

За три года до этого, в попытке улучшить ситуацию на дорогах, в Манхэттене были установлены светофоры, но пока что они не оказывали заметного влияния. Повсюду, где только можно, проводились улучшения дорог и тротуаров, лишь усиливая хаос. Тогда как раз отсекали по восемнадцать футов с каждой стороны бульвара вдоль Парк-авеню, чтобы расширить проезжую часть с Сорок шестой по Пятьдесят седьмую улицы, уменьшая таким образом этот самый «парк», по которому она и получила название. На западном берегу Манхэттена пробки и шум увеличивало строительство тоннеля Холланда, который должен был открыться осенью того года. Он был настоящим чудом своего времени – самый длинный подводный тоннель в мире, – но напряжение, связанное с решением вопроса о том, как прокопать и обеспечить вентиляцией трубу длиной в полторы мили на глубине в сотню футов, было настолько велико, что конструктор этого сооружения, Клиффорд М. Холланд, скончался в возрасте сорока одного года, не дожив до его завершения. Но по крайней мере, он обессмертил свое имя. Его преемник, Мильтон Х. Фриман, не продержался и четырех месяцев, скончавшись от сердечного приступа, однако в его честь ничего названо не было. В ходе строительства также скончались тринадцать рабочих. Для остальных же обитателей Нью-Йорка в 1927 году тоннель Холланда был всего лишь источником пробок и неразберихи на дорогах.

Так что организаторы автоколонны, перевозившей Грея и Снайдер, были настроены слишком оптимистично, если надеялись быстро проехать по загруженным улицам. Что еще хуже, каждый раз, как колонна замедляла ход или останавливалась, вокруг нее собирались толпы людей, надеявшихся разглядеть за стеклами скандально знаменитых убийц, а это еще сильнее замедляло продвижение. Вести о том, что конвой прибыл на ту или иную улицу, распространялись, как пожар в сухом лесу. «Автомобилисты останавливали свои машины, выходили из них и бежали по улице», – с удивлением отмечал корреспондент «Таймс».

Трогаясь с места, колонна создавала еще больше опасностей. Многие зеваки в возбуждении выбегали на проезжую часть, и мотоциклистам приходилось лавировать между ними. Некоторые автомобили колонны сами попали в незначительные дорожные происшествия, иногда сталкиваясь друг с другом. Возглавлявший мотоциклистов сержант Уильям Кэссиди упал с мотоцикла и ударился об автомобиль, в котором везли Рут Снайдер, отчего она в страхе

вскрикнула. Сам сержант отделался незначительными царапинами и синяками. Автомобиль олдсмена Мерта перегрелся и отказался ехать дальше, вероятно, к его собственному разочарованию и разочарованию его жены и детей. Наконец, Снайдер и Грея доставили в Синг-Синг, после чего они исчезли за воротами, как исчезли и с первых полос газет. Очередные громкие новости о них должны были выйти лишь в январе следующего года, то есть в месяц, на который была назначена казнь.

Через пару дней все другие события затмила самая громкая и шокирующая новость того лета. Утром 19 мая читатели «Нью-Йорк таймс» с потрясением взирали на заголовки:

МАНЬЯК ВЗРЫВАЕТ ШКОЛУ

ПОГИБЛО 44 ЧЕЛОВЕКА, В ОСНОВНОМ ДЕТИ

ОН ПРОТЕСТОВАЛ ПРОТИВ ВЫСОКИХ НАЛОГОВ

Этим маньяком был некий Эндрю Кехо, выпускник Мичиганского государственного университета, которого до того дня все его знакомые и соседи в городке Бат в штате Мичиган считали здравомыслящим и приятным человеком. У него была своя ферма по дороге в Лансинг, и еще он подрабатывал казначеем местного школьного совета. Он настолько не вызывал никаких подозрений, что за день до трагического события ему звонил один учитель с просьбой провести школьный пикник на принадлежащей ему земле. Тогда этот учитель еще не догадывался, что в тот самый момент Кехо уже убил или собирался убить свою жену. Впоследствии выяснилось, что Эндрю страдал расстройствами психики. Его состояние усугубили долги, из-за которых банк грозился лишить его права собственности на ферму. В случившемся Эндрю обвинил высокие местные налоги и школьную администрацию и решил расплатиться со своими предполагаемыми обидчиками самым ужасным образом.

Ранним утром 18 мая, пока большинство обитателей Бата спали, Эндрю Кехо несколько раз спустился в подвал школы с коробками с динамитом и пиротолом – военной взрывчаткой. Всего он разместил в подвале пятьсот фунтов взрывчатых веществ, соединив их шнуром и подведя этот шнур к своему автомобилю, припаркованному перед школой. На следующий день дети от дошкольников до двенадцатого класса, как обычно, пришли в школу. Правда, тогда началась выпускная неделя, и посещаемость была ниже обычного, потому что старшеклассникам решили отдохнуть.

В 9.40 раздался оглушительный взрыв, разрушивший северное крыло здания, в котором размещались третьи, четвертые, пятые и шестые классы. «Очевидцы говорят, что Кехо сидел в своем автомобиле перед школой и с восхищением наблюдал, как взлетают в воздух тела невинных жертв его дьявольского замысла», – сообщал репортер «Нью-Йорк таймс» в живописных, хотя и мрачных тонах. Под завалами оказались около девяноста детей, многие из них получили серьезные травмы.

Когда к месту трагедии устремился весь город, Кехо попытался сдетонировать вторую порцию взрывчатки в кузове своего автомобиля, но у него это не получилось. Директор Эмори Хайк вступил с Кехо в борьбу, намереваясь остановить его, но Кехо удалось вытащить пистолет и выстрелить в кузов, и в результате второго взрыва погибли он сам, директор и посторонний человек. Многие получили ранения. Всего в тот день погибло сорок четыре человека: тридцать семь детей и семь взрослых. Три семьи потеряли по два ребенка. Пожарные и полицейские,

разбиравшие завалы, с удивлением обнаружили еще несколько пачек неразорвавшейся взрывчатки под другим крылом. В противном случае счет жертвам шел бы на сотни.

По странному совпадению недалеко от Бата, на озере Раунд-лейк, располагался летний коттедж, в котором часто бывал сам Аль Капоне, скрываясь от преследований полиции. Капоне провел там все предыдущее лето. Но на момент бойни в школе он находился в Чикаго и приветствовал авиатора Франческо де Пинедо от лица американцев итальянского происхождения. Другой знаменитостью, имевшей отношение к этому месту, был Бейб Рут, которого в июне предыдущего года задержали в близлежащем городке Хоуэлл за незаконную рыбалку до начала сезона.

После страшной трагедии выяснилось, что ее жертвы были не первыми, кого погубил Кехо. Скорее всего, за несколько лет до этого он приложил руку к убийству своей мачехи. Несчастная женщина, вторая жена его отца, скончалась в страшных муках при взрыве плиты, обрызгавшись с головы до ног топливом на нефтяной основе. Единственным, кто мог умышленно вызвать взрыв плиты, был Эндрю Кехо, тогда еще несовершеннолетний подросток. Но его вина так и не была доказана.

«Бойня в Бате» стала самой массовой и жестокой расправой над школьниками в истории Соединенных Штатов, но мир быстро забыл о ней. Всего через два дня «Нью-Йорк таймс» почти полностью перестала ее освещать. Вместо этого внимание прессы и всего мира было поглощено историей молодого человека из Миннесоты и его героическим перелетом в Париж. В течение последующих шести недель (за исключением двух дней) передовые статьи в «Нью-Йорк таймс» посвящались исключительно авиации.

6

В тот вечер, когда Чарльз Линдберг в последний раз мог свободно перемещаться как обычный человек, он согласился с предложением Ричарда Блайта, специалиста Wright Corporation по связям с общественностью, посетить какое-нибудь представление.

Это был как нельзя более подходящий год для развлечений на Бродвее – пожалуй, самый лучший с точки зрения их количества, если не качества. В том году вниманию публики было представлено двести шестьдесят четыре постановки – больше, чем когда бы то ни было до этого или впоследствии. У Линдберга и Блайта был выбор из семидесяти пяти пьес, мюзиклов или представлений. Они решили пойти на «Рио-Риту», музыкальную комедию из двух актов. Неплохой выбор, поскольку она была не только настоящим хитом сезона, но и шла в роскошном новом театре Зигфельда на пересечении Шестой авеню с Пятьдесят четвертой улицей, который сам по себе был достоин посещения.

Открывшийся в марте театр впечатлял своей архитектурной роскошью и самой большой в мире картиной, написанной масляными красками, изображающей самых известных любовников в истории. Картина была крупнее фрески в Сикстинской капелле и, как выразился обозреватель из «Нью-Йоркер», удобнее для обозрения, поскольку для ее просмотра не надо было ложиться на спину. Обстановка в новом театре отличалась необыкновенным «шиком», вплоть до того, что кресла, как отмечали многие наблюдатели, были обиты не только спереди, но и сзади.

Достоин упоминания и крайне неправдоподобный сюжет «Рио-Риты». Действие мюзикла происходит в Мексике и в Техасе; в нем повествуется об американской певице ирландского происхождения по имени Рио-Рита и о тexasском рейнджере, путешествующем инкогнито в поисках бандита по имени Кинкаджоу (который, предположительно, приходится братом Рио-Рите); также в нем фигурируют торгующий мылом двоеженец Чик Бин и некий персонаж, которого называют Дочерью Монтесумы. Все эти и другие лица постоянно попадают в забавные запутанные ситуации, прерываемые песнями, не имеющими почти или совсем ничего общего с действием. Всего в постановке был занят 131 человек, а музыку играл оркестр в полном составе – иными словами, было на что посмотреть и что послушать⁵.

Что касается правдоподобности, то, похоже, в 1920-х годах публика на ней особенно и не настаивала. Так, например, в комедии «Кейти Дид», премьера которой состоялась неделей ранее в театре «Дейлиз» на 63-й улице, согласно сюжету, официантка влюбляется в «посудомойщика и бутлегера, который оказывается королем Суавии в изгнании». В «Стигме» Дороти Мэнли и Дональда Даффа речь шла об одинокой профессорской жене, которая влюбляется в симпатичного квартиранта (его играл сам Дафф), но теряет голову, когда обнаруживает, что от него забеременела их чернокожая служанка. В «Заколдованных» Уолтера Элвуда рассказывается о матери, которая подмешивает яд в кофе своим сыновьям, в странном убеждении, что это якобы отведит их от алкоголя; в результате один сын оказывается парализованным, а другой повреждается рассудком. В отчаянии мать посвящает себя миссионерской деятельности. Даже по невысоким стандартам 1927 года эта пьеса казалась настолько жалкой, что была закрыта через три дня.

Но репертуар театров не был ограничен одними мюзиклами и мелодрамами. В том же 1927 году Юджин О'Нил готовит к постановке свою самую длинную пьесу «Странная интерлюдия», которая должна была идти на сцене пять часов. Публика за это время узнает о сумасшествии, абортах, разбитых сердцах, незаконнорожденных детях и смертях персонажей. Первая

⁵ В 1920-х на сцену вообще выходило очень много народу. Например, в постановке «Чуда» Макса Рейнхардта в 1924 году было занято 700 актеров.

часть спектакля шла с 17.15 до 19.00, потом был перерыв на ужин, а в 20.30 зрители возвращались на места, чтобы еще три часа выслушивать мрачные монологи актеров.

Что же до Линдберга, то получилось так, что они со спутниками (к ним с Блайтом присоединились еще один-два знакомых с аэродрома) вовсе не попали на представление. Когда они приехали на Манхэттен, Линдберг в последний раз решил узнать прогноз погоды. Моросил легкий дождь, и крыши небоскребов терялись в серой дымке, так что звонок был всего лишь формальностью, но, к своему удивлению, Линдберг узнал, что тучи над морем развеиваются и стоит ожидать ясной погоды. Они тут же вернулись на Лонг-Айленд, чтобы подготовиться к утреннему вылету.

А сделать им предстояло многое, в том числе отбуксировать самолет от аэродрома Кер-тисса до аэродрома Рузвельта. Линдберг возился с ним несколько часов, но поздно вечером механики посоветовали ему вернуться в отель «Гарден-Сити» и поспать. В холле отеля Линдберга поджидали журналисты, узнавшие о предстоявшем вылете и желавшие получить какие-нибудь известия для утренних выпусков. Своими вопросами они задержали Линдберга на полтора часа, и он лег спать после полуночи. Он уже дремал, когда дверь распахнулась и вошел Джордж Стампф – его помощник, которому было специально поручено стоять снаружи и никого не пускать. «Худышка, что я буду делать, когда ты улетишь?» – спросил он жалобным тоном, хотя знакомы они были не более недели. Линдберг терпеливо поговорил со Стампфом минуты две, потом отослал его, но был уже на взводе и не смог больше заснуть.

На аэродром Рузвельта он вернулся к трем часам ночи. По-прежнему немного моросило, но прогноз обещал к рассвету просветление. Почти всю ночь заняла заправка топлива – это был кропотливый процесс, потому что бензин приходилось процеживать через марлю, чтобы очистить его от загрязнений, – и проверка систем. Если Линдберг и нервничал, то нисколько этого не показывал. На протяжении всей окончательной подготовки он сохранял спокойствие и бодрость духа. В качестве съестных припасов он взял с собой бутерброды с курицей (хотя съел только один, уже пролетая над Францией) и кварту воды.

В восьмом часу худощавый Линдберг наконец втиснулся в кабину, мотор прерывисто зарычал, кашлянул, выпустил облачко белого дыма и ровно загудел. Через пару минут машина тронулась и вырулила на взлетную полосу.

За несколько дождливых недель взлетная полоса размякла и покрылась лужами. «Дух Сент-Луиса» ехал по ней, как по матрасу. Вдоль нее стояли почти все остальные авиаторы и члены экипажей. Фоккер подъехал на своем большом седане «Лансия» почти к самому краю поля, захватив с собой огнетушители. На насыпи за ним до сих пор были заметны следы взрыва и пожара, напоминание о гибели Фонка.

Самолет Линдберга постепенно набирал скорость, но казалось, что он «приклеился к земле», как позже вспоминал Фоккер. Пропеллер был установлен под углом, чтобы обеспечивать максимальную эффективность топлива во время полета, но за счет снижения подъемной силы, и недостаток этот становился все более очевидным для всех наблюдателей по мере того, как самолет приближался к концу взлетной полосы. Сам же Линдберг, сидевший в кабине, быстро заметил еще один недостаток – поскольку обзор спереди для него был затруднен, он не понимал, движется ли он по прямой линии. Кроме того, до этого момента самолет никогда так не загружали, и мотор никогда еще не испытывал таких нагрузок.

«До конца оставалось пятьсот футов, а он все еще ехал по земле, – писал Фоккер в своих мемуарах. – Впереди стоял трактор, а поле окружали телефонные провода. Сердце у меня замерло». Как это было с Нунжессером и Коли в Ле-Бурже, самолет пару раз подпрыгнул, но снова опустился, словно не решаясь взлететь. Наконец, на третий раз он поднялся окончательно. Некоторые очевидцы вспоминали, что у них сложилось такое впечатление, как будто Линдберг заставил его взлететь усилием воли. Даже сам Линдберг назвал это чудом. «5000 фунтов, дрожащие под порывом ветра», – писал он о «Духе Сент-Луиса».

Самолет взлетал так тяжело, что, казалось, не успеет подняться над телефонными проводами. Причем пилот их не видел, и в случае столкновения он услышал бы только резкий звук их разрыва, но тогда было бы уже поздно. В возможном крушении шансов выжить у него не было бы никаких. Бернт Балхен, наблюдая за взлетом примерно с середины взлетной полосы, был уверен, что Линдберг не сумеет вовремя подняться, и даже закричал от радости, когда машина благополучно миновала провода. Он называл это мастерским взлетом. Чемберлин вспоминал: «Сердце у меня ушло в пятки. Это казалось невозможным. Для такого нужна была особая смелость». Фоккер предрек, что Линдберг долетит до Европы, но не сможет добраться до Парижа, потому что не сумеет прокладывать путь самостоятельно. Особенно восторженно о Линдберге отозвался Бэрд: «Его взлет был самым искусным маневром, какой когда-либо выполняли на моих глазах авиаторы, – сообщил он журналистам. – Это чудесный мальчик».

Главное, что запомнилось очевидцам потом, – это тишина. После того как «Дух Сент-Луиса» взмыл в небо, никто не кричал. Все думали только о том, насколько близко Линдберг пролетел над проводами и что теперь он остался совсем один в хрупкой машине, обтянутой тканью. Официально вылет был зарегистрирован в 7.52. Зрители подождали, пока самолет не превратится в точку и не исчезнет в небе, а потом тихо разошлись, каждый думая о своем.

Взлетев с аэродрома Рузвельта, Линдберг повернул на север, прошел над особняками, выстроившимися вдоль северного берега Лонг-Айленда, а потом направился к серым водам пролива Лонг-Айленд, пролетев над Порт-Джефферсоном. В тридцати пяти милях виднелось побережье Коннектикута. Пожалуй, ничто лучше не свидетельствовало о безумии взятой Линдбергом на себя задачи, как расстилавшееся перед ним бескрайнее водное пространство, которое никогда еще не пересекал ни один самолет.

Путь Линдберга на протяжении почти всей пятницы проследить довольно легко. Пока «Дух Сент-Луиса» летел вдоль Коннектикута, Род-Айленда и Массачусетса, с земли более или менее регулярно поступали сообщения, подтверждающие его положение и свидетельствующие о том, что все вроде бы идет гладко. К полудню он пролетал над Новой Шотландией, а во второй половине дня – над островом Кейп-Бретон. Заседания Конгресса в Вашингтоне прерывались для регулярных сообщений о продвижении Линдберга. Повсюду возле редакций газет собирались толпы в ожидании очередных новостей. В это же время в Детройте мать Чарльза, как обычно, преподавала химию студентам Технической высшей школы Кэсса, но у нее не получалось сосредоточиться, потому что студенты и коллеги постоянно докладывали ей последние известия. Вскоре после 18.00 по восточному времени Линдберг миновал последний скалистый выступ Северной Америки – мыс Авалон на острове Ньюфаундленд.

Теперь ему предстояло лететь над безбрежным океаном, где никто с ним не свяжется целых шестнадцать часов – если все пойдет по плану. Если же нет, то след его потеряется навсегда.

Вечером того же дня все двадцать три тысячи зрителей, собравшиеся на стадионе «Янки-Стэдиум», следившие за боксерским поединком Джека Шарки и Джима Малоуни, склонили головы в минуту молитвы как раз перед тем, как Шарки отправил Малоуни в нокаут. Молитвы тогда возносили по всей Америке. Для многих напряжение было непереносимым. Редакцию «Нью-Йорк таймс» осаждали десять тысяч человек, требовавшие последних новостей, хотя прекрасно понимали, что никаких новостей быть не может.

Но в Париже весть о том, что туда, возможно, прилетит Линдберг, поначалу не пробудила особого волнения. Майрон Херрик, посол США во Франции, проснувшись в субботу 21 мая, совершенно не подозревал, какие бурные ему предстоят выходные. Он планировал посетить корт клуба «Стад-Франсе» в Сент-Клоде, где в рамках состязания между американскими и французскими командами должен был пройти теннисный матч с участием Билла Тилдена и

Фрэнсиса Т. Хантера, с одной стороны, и Жана Боротра и Жака Бруньона, с другой, – своего рода разогрев перед Кубком Дэвиса.

Херрик, состоятельный вдовец семидесяти с лишним лет, прежде был губернатором Огайо (президент Уоррен Гардинг был вице-губернатором под его началом), а в настоящее время на честь и на совесть выполнял обязанности посла. Выглядел он, как возрастной положительный герой популярных фильмов – седина в волосах, белоснежная улыбка, аккуратные усы – в общем, само очарование, растопляющее сердца. Свое состояние он приумножил, будучи юристом и банкиром в Кливленде. В Париже он снискал расположение местной публики своими манерами и своей щедростью. За два года он из своих личных средств потратил 400 000 долларов на различные развлечения и улучшения резиденции посла.

Матч в Сент-Клоде обещал быть прекрасным развлечением, поскольку в 1927 году теннисом интересовались всерьез, а Билл Тилден целых семь лет подряд удостаивался титула лучшего теннисиста мира, хотя до этого, как ни странно, не демонстрировал особых талантов.

Уильям Тилден родился в Филадельфии, в состоятельной и известной семье; его кузен Сэмюэл Тилден в 1876 году был кандидатом в президенты от Демократической партии, но его личная жизнь сложилась довольно трагически. Еще в юности он потерял родителей и всех братьев с сестрами. Главным спортсменом в семье считался старший брат Уильяма, Герберт-Мармадюк, а сам Уильям даже не прошел в команду Пенсильванского университета. Но когда в 1915 году его брат скончался от пневмонии, Тилден решил стать великим теннисистом и целиком посвятил себя спорту, добившись великолепных результатов с помощью тренера. Он без устали, снова и снова отбивал мячи от стенки, пока не научился безупречно отбивать их с любого положения на корте. А когда в возрасте двадцати семи лет он стал участвовать в соревнованиях, то тут же зарекомендовал себя лучшим игроком во всем мире. Никто не мог победить его ни на одном значительном турнире целых семь лет подряд. Он выиграл семь чемпионатов США на грунтовых кортах и пять турниров в парном разряде. В 1924 году он не проиграл ни одного матча, а летом 1925 года, в возрасте тридцати двух лет, выиграл пятьдесят семь матчей подряд – достижение, сравнимое с шестьюдесятью хоум-ранами⁶ Бейба Рута или пятьюдесятью шестью последовательными хитами Джо Ди Маджо.

На корте Тилден отличался поистине балетной грацией. Он не столько бегал, сколько парил и, казалось, по какому-то волшебству всегда оказывался именно в том месте, где нужно. Часто казалось, что не он гоняется за мячом, а мяч гоняется за ним. Во время подачи его любимым трюком было взять пять мячей в одну руку, четыре подать подряд на вылет, а пятый небрежно отбросить в сторону, как уже ненужный. Другие игроки его ненавидели за манерность, но его мастерство придавало теннису популярность и увеличивало зрелищность этого вида спорта.

Любопытно, что карьера Тилдена едва не закончилась, не успев начаться. В сентябре 1920 года он шел к своему первому титулу чемпиона в одиночном разряде и играл матч в Форест-Хиллзе перед десятью тысячами зрителей, когда над стадионом пролетел самолет с фотографом на борту, который решил сделать снимки с воздуха. В самый ответственный момент мотор закашлялся и заглох. На трибунах воцарилась жуткая тишина. Несколько секунд Тилден, его соперник Билл Джонстон и все зрители наблюдали за тем, как самолет, по-прежнему не издавая ни звука, летит прямо к ним. К счастью, он упал на открытой площадке сразу за кортом. Пилот с фотографом погибли мгновенно. Тилден с Джонстоном неуверенно посмотрели на судью, который кивком разрешил им продолжить матч. Тилден выиграл подачу, после чего сет и матч со счетом 6:1, 1:6, 7:5, 5:7, 6:3. Так началась череда его выигрышей во всех значительных матчах, длившаяся пять лет.

⁶ Разновидность игровой ситуации в бейсболе.

Достижения Тилдена тем более примечательны, что на пике своей карьеры, в 1922 году, он получил травму, которая по всем меркам должна была положить конец его занятиям спортом. Играя в совершенно незначительном турнире в Бриджтоне, штат Нью-Джерси, он сделал резкий выпад, стараясь отбить мяч, и ударился средним пальцем правой руки об ограду. Рана сама по себе была пустяковая, но она загноилась, и через две недели верхнюю фалангу пальца пришлось ампутировать. В наше время на помощь ему пришли бы антибиотики, а в 1922 году Тилдену еще повезло, что он не потерял руку, а то и жизнь. (От подобного заражения через два года скончался сын Калвина Кулиджа.)

В 1920-х годах в теннисе царили более простодушные и невинные нравы. В 1927 году Анри Коше одержал победу над Жаном Боротра по прозвищу Скачущий Баск благодаря сомнительному удару, во время которого, по всей видимости, коснулся мяча дважды, что могло стоить ему очка. Судья спросил Анри, на самом ли деле он коснулся мяча дважды, на что тот с невинной улыбкой ребенка ответил: «Mais non». Вопрос был закрыт, и Коше выиграл матч и чемпионат только на том основании, что теннис считался благородным видом спорта, а благородные «джентльмены» не лгут, даже несмотря на то, что все прекрасно понимали, что Коше соврал.

Чтобы выиграть чемпионат в 1920-х годах, игрок должен был принять участие в пяти или шести матчах на протяжении нескольких дней, поэтому это был довольно требовательный вид спорта. И вместе с тем по-прежнему любительский. Участники не получали никаких денежных призов и сами оплачивали все расходы, поэтому теннисом могли заниматься только богатые люди. Тем же, кто не попадал в эту категорию (как, в какой-то мере, и сам Тилден, потерявший родителей), приходилось искать средства на стороне. На пике своей карьеры Тилден решил стать бродвейским импресарио. Он принялся сочинять пьесы, ставить их и даже играть в них главные роли, хотя успехом они не пользовались. В 1926 году он поставил спектакль «*That Smith Boy*», который оказался настолько неудачным, что владелец театра попросил больше не ставить его, хотя Тилден был готов покрыть все расходы. Последующие пьесы вышли не лучше, что только ухудшило его финансовое состояние. Интересно, что в этот период он днем на корте играл на Открытом чемпионате США или на Кубке Дэвиса, а вечером бежал в театр, чтобы выступить на сцене.

Неудивительно, что время постепенно брало свое. Летом 1927 года он все еще считался великим теннисистом, но звание непобедимого уже утратил. Теперь четверо из лучших игроков в мире были французами – Коше, Боротра, Бруньон и Рене Лакост.

В то воскресенье на корте «Стад-Франсе» Тилден с Хантером выступили достойно против Боротра и Бруньона, но французы были моложе и сильнее и выиграли матч со счетом 4:6, 6:2, 6:2. Журналист из Ассошиэйтед Пресс назвал его «пожалуй, величайшим мужским парным матчем, который проводился во Франции». Но увы, Херрику не было суждено его досмотреть. Во время третьего сета ему передали телеграмму, в которой сообщалось, что Линдберга видели в небе над Ирландией и что вечером он должен прибыть в Париж. Позже Херрик вспоминал, что не придавал значения вылету Линдберга вплоть до того самого момента. Родман Уонамейкер настолько забросал Херрика своими телеграммами, что тому и в голову не приходило, что героем трансатлантического перелета может стать кто-то еще, кроме Бэрда. Посол тут же покинул стадион. Для него известие о возможной посадке Линдберга в Париже стало не радостной новостью, а источником очередной головной боли.

В 1927 году к американцам в Европе особенно теплых чувств не питали, а во Франции зачастую относились с неодобрением. Настойчивые требования полностью выплатить долг в 10 миллиардов долларов, которые американцы выделили ряду европейских стран в виде займа, казались самим европейцам чрезмерными и неуместными, тем более, что все эти деньги были потрачены на закупку американских товаров, а это означало, что американцы оказываются в

двойном выигрыше. Война подорвала экономику европейских стран, и ее последствия ощущались до сих пор, тогда как экономика США находилась на подъеме. Но многие американцы не соглашались с европейцами. На их взгляд, долг оставался долгом, и нежелание европейцев выполнять обязательства они рассматривали как злоупотребление доверием. Для тех же американцев, кто был склонен к изоляции – а к ним, как мы увидим, принадлежал и Чарльз Линдберг, в последующем яркий выразитель такого рода мнений, – ситуация служила очередным доказательством того, что американцы не должны впутываться в европейские дела. В очередном приступе изоляционизма Америка повысила и без того высокие тарифные барьеры, из-за чего многие европейские производители не могли достигнуть былого благополучия.

В результате в Европе росли антиамериканские настроения, особенно во Франции, где с трудом сводящие концы с концами местные жители с раздражением смотрели на американских туристов – молодых, шумных и развязных, живущих на широкую ногу, словно аристократы, разбрасывающие направо и налево обесцененные европейские деньги. За прошедший год количество франков по отношению к долларам почти утроилось, отчего для французов жизнь превращалась в борьбу за выживание, а для американских гостей – в веселый карнавал. Кроме того, французы не могли прийти в себя от трагедии с Нунжессером и Коли; многие считали, что их намеренно унизили, что американские метеорологи скрыли от них важные сводки. Как следствие, туристические автобусы с американцами иногда закидывали камнями, а в некоторых ресторанах американцев отказывались обслуживать. Атмосфера однозначно накалялась. У посла Херрика были все основания волноваться. Никто не мог предсказать, чем обернется посадка американского пилота во Франции.

Но, что примечательно, в конечном счете сотни тысяч человек побросали все свои дела и в воодушевлении устремились к Ле-Бурже.

Стоит отдельно задуматься о том, каким достижением был перелет Линдберга от Лонг-Айленда до аэродрома под Парижем в одиночку. В отсутствие точных навигационных приборов ему приходилось рассчитывать свое местоположение по компасу и скорости полета, а также принимать во внимание отклонение с предположительного маршрута. О том, насколько трудно ориентироваться в таких условиях, говорит хотя бы тот факт, что через месяц после этого полета экспедиция Бэрда – несмотря на то, что в ней был отдельный штурман и отдельный радист в помощь первому и второму пилотам, – отклонилась от места своего предполагаемого назначения на двести миль; они имели самое смутное представление о том, куда попали, и приняли огни маяка на побережье Нормандии за огни Парижа. Линдберг же, напротив, пролетел точно над всеми целями – Новой Шотландией, Ньюфаундлендом, полуостровом Дингл, мысом Ла-Аг – и приземлился в Ле-Бурже, как и намеревался. И все это, делая расчеты на коленке, в хрупком аэроплане!

Одно это делает его неоспоримо лучшим пилотом своего времени, если не всей истории авиации. В том году он единственный приземлился там, где и пообещал. Все другие перелеты того года – а их было немало – либо отменялись, либо заканчивались аварийными посадками в море или вовсе оборачивались таинственным исчезновением пилотов. Похоже, сам Линдберг считал, что прилететь из Америки прямо в Ле-Бурже – совершенно нормально и обычно. Наверное, для него так и было.

На заключительной стадии полета, от Шербура до Парижа, Линдберг не имел ни малейшего представления о том, как его встретят. Он не подозревал о том, что его будут приветствовать с таким размахом, с каким до тех пор еще не приветствовали ни одного человека в мире.

Он не знал, сколько людей его ожидают. Он беспокоился о том, найдется ли кто-нибудь, говорящий на английском языке, и не будет ли у него неприятностей из-за того, что у него нет французской визы. Первым делом Линдберг намеревался проследить за тем, чтобы его

самолет поставили на стоянку, а потом хотел отослать телеграмму своей матери с сообщением о том, что прилетел. Он предполагал, что какие-то журналисты захотят взять у него интервью, если, конечно, во Франции газетчики работают допоздна. Потом ему нужно было найти какую-нибудь гостиницу, а также приобрести одежду и личные вещи, потому что с собой он совсем ничего не взял, даже зубную щетку.

Но для начала нужно было найти аэродром Ле-Бурже, потому что на его карте он отмечен не был. Линдберг знал, что он находится в нескольких милях к северо-востоку от Парижа и что он большой. Покружив над Эйфелевой башней, пилот взял курс на северо-запад, где единственное похожее на аэродром место было окружено яркими огнями и походило на какой-то освещенный индустриальный комплекс с длинными щупальцами, протянувшимися во всех направлениях. Это совсем не походило на аэродром, каким он его представлял. Линдберг еще не знал, что вся эта суматоха вызвана новостями о его прибытии; щупальцы света складывались из огней десятков тысяч автомобилей, устремившихся в Ле-Бурже и попавших в самую большую пробку в истории Парижа. Водители и пассажиры бросали свои машины и шли к аэродрому пешком.

В 22.22 по парижскому времени – ровно через 33 часа 30 минут и 29,8 секунды пребывания в воздухе, согласно официальным показаниям барографа, установленного на борту самолета американской Национальной ассоциацией аэронавтики, – «Дух Сент-Луиса» коснулся травянистой поверхности Ле-Бурже. И эта посадка радостным эхом отдалась по всей планете. Через несколько минут о благополучном приземлении Линдберга знали в Америке. В Ле-Бурже на летное поле устремились толпы людей – «бурлящая, кричащая человеческая масса... прорывающаяся со всех сторон света», согласно воспоминаниям одного очевидца. Восьмифутовый забор из металлической сетки был сметен в мгновение ока, как и несколько мотоциклов, оказавшихся на пути толпы. Среди приветствовавших доблестного летчика были танцовщица Айседора Дункан (скончавшаяся через четыре месяца в результате нелепого трагического случая, когда ее длинный шарф намотался на колесо автомобиля) и теннисист Жан Боротра, который вместе с Жаком Бруньоном ранее этим же днем в Сент-Клоде победил Билла Тилдена и Фрэнсиса Т. Хантера.

Для самого Линдберга вся эта ликующая толпа представляла, прежде всего, опасность, поскольку грозила разорвать его на клочки. Десятки рук вытащили его из кабины и понесли над головами, словно боевой трофей. «Я лежал поверх толпы, в центре океана голов, который простирался во все стороны и терялся в темноте, насколько я мог видеть, – писал Линдберг. – Я как будто тонул в человеческом море». Кто-то сорвал кожаный летный шлем с его головы, а другие, вдохновленные этим примером, принялись срывать с него одежду. Но, что еще хуже, позади Линдберг услышал треск – это толпа забиралась в его драгоценный самолет. «Я услышал треск деревянной рейки за мной, когда кто-то залез на нос самолета, – писал он. – Потом треснула еще одна рейка, за ней другая, а затем послышался треск ткани». Охотники за сувенирами впали в настоящее безумие.

Он сам не помнит, каким чудом оказался стоящим на ногах, в стороне от пробегающей толпы. Внимание встречающих переключилось на другого несчастного американца, слегка похожего на Линдберга, и теперь толпа набросилась на свою новую жертву, несмотря на ее протестующие крики. Несколько минут спустя, к изумлению служащих, в кабинет коменданта аэропорта, разбив окно, влез некий покрытый с ног до головы грязью человек с безумным взором, без пальто, ремня и галстука, в одном ботинке и в разорванной рубашке; остатки другой одежды свисали с него клочками. Больше всего он походил на выжившего во время взрыва на шахте. Он объяснил дежурным, что его зовут Гарри Уилер и что он торговец мехами из Бронкса; он приехал в Париж за кроличьими шкурками, но, поддавшись всеобщему воодушевлению, вслед за парижанами поехал в Ле-Бурже, посмотреть на знаменитого летчика. Теперь же все, что ему хочется, – это вернуться домой.

Тем временем Линдберга спасли два французских авиатора, которые вывели его в зону для приема официальных делегаций. Там его встретили Майрон Херрик и его сын Пармли со своей женой Агнес. Они дали Линдбергу отдышаться и уверили его, что с самолетом будет все в порядке. Потом они несколько часов добирались по переполненным транспортом улицам до резиденции посла на авеню д'Иена в центре Парижа. Линдберг отказался от предложений пройти медицинский осмотр, но с удовольствием выпил стакан молока, немного перекусил и принял ванну.

К тому моменту Линдберг бодрствовал уже более шестидесяти часов, но согласился встретиться с собравшимися у резиденции журналистами. Пармли Херрик провел их внутрь. Несмотря на огромную усталость, Линдберг несколько минут вежливо отвечал на все вопросы. Он рассказал, как на протяжении тысячи миль боролся с наледью и снегом, то взлетая на десять тысяч футов, то опускаясь до десяти. Потом, облачившись в пижаму Пармли, он в 4.15 лег в постель.

Самый известный человек на планете закрыл глаза и проспал десять часов.

7

В Америке в это время был день. Вести об успешном перелете Линдберга разнеслись по всей стране за несколько минут. Повсюду гудели клаксоны и сирены, звонили церковные колокола – в общем, воцарилась радостная какофония, как будто закончилась война.

Газеты соревновались в красноречии, вдохновенно описывая достижение Линдберга. «Нью-Йорк ивнинг уорлд» назвала его «величайшим подвигом отдельного человека, вошедшим в список рекордов человеческой расы». Другая писала о «грандиознейшем событии с момента Воскрешения». Согласно «Норт Америкэн ревью», весь мир задрожал в «радостном возгласе, встречая явление первого гражданина мира, первого человека, который с полным правом может утверждать, что его адрес – планета Земля, первого посла с широкими полномочиями при дворе Творения». В общем, риторика зашкаливала; судя по эмоциям, наступило настоящее Второе пришествие.

«Нью-Йорк таймс» посвятила Линдбергу все четыре первые полосы, хотя все новости сводились, в основном, к тому, что он просто перелетел через океан. В первые четыре дня после перелета американские газеты опубликовали примерно 250 тысяч статей о Линдберге и о его полете общим объемом в 36 миллионов слов. Не догадываясь, какая слава его ждет, Линдберг заранее подписался на службу рассылки и распорядился отсылать вырезки всех статей о нем матери, и к концу первой недели, к ее ужасу, ей на грузовиках доставили несколько тонн газетных вырезок.

Всю страну охватило радостное безумие. Высказывались предложения освободить Линдберга от уплаты налогов до конца его жизни, назвать в его честь звезду или планету, назначить его пожизненным главой нового Министерства авиации, а также сделать 21 мая национальным праздником. Ему предоставили пожизненный пропуск на все игры высшей бейсбольной лиги. Жители Миннесоты предложили переименовать свой штат в «Линдбергию».

Президент Кулидж объявил 11 июня «Днем Линдберга» в США – высшая честь, какой когда-либо удостоивался отдельный гражданин страны. Почтовое управление выпустило специальные марки для авиапочты – такой чести также впервые удостоился живой человек.

В честь Линдберга называли не только детей, но и парки, улицы, горы, больницы, зоопарки, реки, средние школы и мосты. В Чикаго собрались установить памятный маяк Линдберга высотой в 1328 футов с прожектором, свет которого можно было бы видеть за триста миль.

Всего на имя Линдберга отослали 3,5 миллиона писем – преимущественно женщины, – а также 15 тысяч посылок с подарками. Во многие почтовые отправления отправители вкладывали квитанции об оплате ответного послания, общей суммой примерно на 100 000 долларов – в безумной надежде, что он найдет время отвечать на все письма. Компания Western Union получила столько посланий, что ей пришлось выделить тридцать восемь служащих специально для того, чтобы разбирать всю корреспонденцию на имя Линдберга. В одном коллективном письме из Миннеаполиса насчитывалось 15 000 слов и 17 000 подписей, и длина этого свитка в развернутом виде составила 520 футов. Для тех же, кто был обделен воображением, Western Union выпустила несколько шаблонов благодарственных посланий, которыми воспользовались тысячи человек.

Молодой мультипликатор из Голливуда, Уолт Дисней, создал короткий ролик «Безумный самолет», в которой изображался мышонек в роли пилота. Изначально мышонка звали Освальд, но вскоре он обрел прославившее его в веках имя Микки. Роберт Рипли, автор колонок «Верите или нет от Рипли», печатаемых в разных газетах, получил двести гневных писем и телеграмм после того, как непредусмотрительно написал, что до Линдберга океан по воздуху

уже пересекли шестьдесят семь человек. (Преимущественно на дирижаблях. Поздние, более точные подсчеты, увеличили это число примерно до 120 человек.)

Линдбергу и его полету были посвящены примерно 250 популярных песен. Самой известной стала «Счастливчик Линди» (сам он ненавидел такое обращение), и ее часто играли на различных мероприятиях, которые он посещал, – «к моему смущению и раздражению», как вспоминал он позже. Возник даже популярный танец «Линдберг-хоп», что довольно забавно, если учесть, что до тех пор Линдберг еще ни разу ни с кем не танцевал.

Тем временем не утихал ажиотаж и в Париже. Наутро после прилета Линдберга уборщики в Ле-Бурже собрали более тонны потерянных вещей, в том числе шесть вставных челюстей. Под благосклонным руководством Херрика Линдберг действовал, как и положено официальному представителю другой державы. Проснувшись и одевшись, он вышел на балкон посольства с французским флагом в руках, отчего многотысячная толпа, собравшаяся перед окнами, принялась бурно выражать свои эмоции. Затем они с Херриком посетили мать Нунжессера в ее крохотной квартире на шестом этаже дома по бульвару Дю Тампль у площади Республики. В этот же преисполненный многочисленными заботами день Линдберг позвонил домой по новой трансатлантической телефонной линии (став заодно и одним из первых частных лиц, воспользовавшихся этим новым каналом связи), а также посетил больных солдат в Доме инвалидов.

В последующие дни Линдберг посетил Елисейский дворец, где президент Гастон Думерг вручил ему орден Почетного легиона – президент Франции тогда впервые даровал высшую награду страны американцу. Также Линдберг выступил с речью перед Палатой депутатов, побывал на торжественном приеме в Аэроклубе Франции и на параде, на котором присутствовал миллион человек, и получил ключи от города в парижской мэрии. Всякий раз, когда ему приходилось выступать, он говорил скромно, но уверенно, и никогда не упускал возможность упомянуть достижения французской авиации или похвалить гостеприимство французов. Он ясно давал понять, что его достижения – всего лишь часть коллективных усилий. В восхищении Франция рукоплескала Линдбергу и называла его «le boy». Ни один иностранец еще не удостоивался во Франции таких почестей. Над Министерством иностранных дел на набережной д'Орсе был вывешен американский флаг – тогда звездно-полосатый стяг впервые развевался над этим почтенным зданием.

Во всей этой суматохе в глаза бросался, прежде всего, внешний вид Линдберга. Все, во что он одевался в Париже, было позаимствовано у других людей, и, вероятно, ни у кого не нашлось одежды впору такому высокому и худощавому парню, как он. Журналисты из тактичности старались не заострять на этом внимание, но все замечали, что пиджаки ему малы, а брюки не достают до башмаков.

Прошло пять дней, и куда бы ни шел Линдберг, его по-прежнему сопровождали толпы. Он постоянно улыбался и махал рукой, но, по всей видимости, такая слава начинала его тяготить.

В четверг 26 мая Линдберг отправился в Ле-Бурже, чтобы проверить свой самолет. Машина была сильно повреждена во время бурной встречи после посадки, но ее усердно ремонтировали. Раз уж он оказался на аэродроме, Линдберг попросил разрешения прокатиться на французском истребителе «Ньюпор». Несмотря на то, что раньше он на подобном самолете никогда не летал, истребитель в его руках вытворял головокружительные фокусы: петли, бочки, развороты, пике и другие элементы воздушной акробатики. Официальные представители, должно быть, с замиранием сердца следили за этими проказами самого популярного на тот момент человека на Земле и не на шутку испугались за его жизнь. Они принялись скакать и размахивать руками, подавая ему знаки садиться. В конце концов покладистый

Линдберг уступил их отчаянным требованиям. К тому же он сделал свое – в очередной раз доказал, что не только самый умелый, но и самый везучий пилот во всем мире.

Далее Линдберг планировал совершить тур по Европе – особенно он хотел посетить Швецию, родину своего отца, – а затем вернуться в Америку. Он еще не решил, как это сделать – совершить ли рискованный перелет обратно через Атлантику, несмотря на преобладающие встречные ветры, или продолжить движение на восток и пересечь Азию с Тихим океаном. Но Харрик посоветовал ему не экспериментировать. Президент Кулидж уже выслал военно-морской крейсер «Мемфис», чтобы привезти пилота домой, где его ждала торжественная встреча. Тем более, что сам президент торопился отправиться на отдых в Блэк-Хиллз.

Линдбергу разрешили совершить краткие визиты в Брюссель и Лондон, чтобы выполнить свои данные ранее обещания. В эти города он летал сам, на своем самолете. На аэродроме Кройдон в Лондоне его поджидали сто тысяч человек – их было так много, что полицейские не могли сдерживать всех, кто пытался выбежать на взлетно-посадочную полосу. Линдбергу при посадке пришлось дважды взлетать, чтобы не переехать чересчур смелых зевак – задача тем более сложная, что он ничего не видел впереди себя. Когда самолет наконец-то приземлился, его снова окружила толпа. Полиции удалось вывезти пилота, положив его на заднее сиденье автомобиля и прикрыв пальто. Окружающим полицейские говорили, что везут в больницу получившую тяжелые травмы женщину.

В конце концов Линдберг оказался в Букингемском дворце, где его в очередной раз поставили в неловкое положение. На этот раз виновником оказался король, задавший ему нескромный вопрос о том, как же он мочился во время полета. Линдберг с запинкой объяснил, что у него с собой было ведро.

Король не удовлетворился таким скромным ответом и пожелал ознакомиться с подробностями процесса, спросив, сколько же раз ему пришлось воспользоваться этим ведром.

Линдберг, выросший в семье, где вопросы физиологических отпавлений никогда не поднимались, пришел в крайнее смущение, тем более, что такую щекотливую тему затронул сам король Англии.

– Дважды, – прошептал он хрипло с таким видом, будто вот-вот упадет в обморок.

– И где именно? – не унимался король.

– Один раз над Ньюфаундлендом и один раз над открытым океаном.

Король удовлетворенно кивнул.

Три дня спустя Линдберг поднялся на борт «Мемфиса» в Шербуре и обернулся, помавав толпе рукой. Многие бросали ему цветы. Французские газеты в очередной раз с теплотой написали об этом американце и пожелали ему счастливого пути.

После этого жизнь во Франции вернулась в привычное русло. Уже через день-другой в автобусы с американскими туристами по-прежнему швыряли камни, а в ресторанах на Елисейских полях посетители-американцы не осмеливались поднять глаза на официантов. Как оказалось, это была лишь прелюдия. Не успеет закончиться лето, как миллионы французов возненавидят американцев, как никогда в жизни – вплоть до того, что американцам будет небезопасно выходить на улицу. Для Америки лето 1927 года выдалось не только одним из самых славных, но и одним из самых беспокойных.

Июнь Бейб

«Он был известнее президента. Однажды мы ехали на север и остановились в одном захолустном городишке в Иллинойсе, на полустанке. Было десять вечера, и дождь лил как из ведра. Поезд остановился лишь на десять минут, чтобы заправиться водой или что-то в этом роде. Во всем городишке не набралось бы и пяти тысяч человек, но, клянусь Богом, тысячи четыре из них окружили поезд, только чтобы краем глаза взглянуть на Бейба».

Ричард Видмер, спортивный комментатор «Нью-Йорк таймс»

8

В конце девятнадцатого века Балтимор был шестым по величине городом Америки (с тех пор он скатился на двадцать шестое место) и одним из самых беспокойных. Самым же беспокойным местом Балтимора считался район у Внутренней гавани, которую без всякой иронии называли Городом Свиной.

Именно здесь 6 февраля 1895 года в обедневшей и лишившейся надежд семье родился Джордж Герман Рут. Шесть из его восьми братьев и сестер умерли в детстве. Родители тоже скончались довольно рано, мать от туберкулеза, а отец – в поножовщине возле салуна, которым владел. В общем, завидовать было нечему.

Свою автобиографию Рут начинает с фразы «Я был плохим ребенком», что верно только отчасти. Чуть дальше он добавляет: «Я едва знал своих родителей», что ближе к истине. В детстве Рут преимущественно сам занимался своим воспитанием. Его родители практически не уделяли ему никакого внимания. Младенцем он пролежал в холодной и тесной квартирке над салуном. Из-за болезни матери его отцу пришлось одному заправлять всеми делами, и работа занимала почти все его время. Пожалуй, ничто так не подтверждает небрежение, с каким к Руту относились в детстве, как тот факт, что он не знал своего точного возраста. Впервые он увидел свое свидетельство о рождении в тридцать девять лет, когда подал заявление на получение паспорта, и с удивлением узнал, что на год старше, чем считал. Со своей стороны, Рут тоже не был особенно внимательным сыном. В своей автобиографии он пишет, что его мать скончалась, когда ему было тринадцать. На самом деле тогда ему было шестнадцать лет, и даже ее имя он написал неправильно.

Салун, в котором рос Рут, давным-давно снесли. По любопытной случайности на этом месте сейчас находится бейсбольный стадион «Кэмден-Ярдз», домашняя площадка команды балтиморских «Ориолз», а ведь именно в этой команде Рут впервые стал профессиональным игроком и получил прозвище Бейб.

Весной 1902 года, когда младенец Чарльз Линдберг еще лежал в своей обитой плюшем кровати в Миннесоте, отец отвел юного Джорджа в Балтиморскую ремесленную школу Святой Марии для мальчиков, располагавшуюся в массивном угрюмом здании на Уилкенз-авеню в трех милях к западу от их квартала, – и оставил его там. В начале 1900-х годов школа Святой Марии была одним из почти тридцати заведений для сирот или беспризорных детей в Балтиморе. Ей предстояло стать новым домом Рута на последующие двенадцать лет.

Школа Святой Марии была довольно необычным приютом. Почти половина из 850 ее подопечных имели родственников, которые платили за их обучение. Детей в школу Святой

Марии родители отсылали со всей Америки – часто она оказывалась последней надеждой, когда другие школы не могли ничем помочь.

Школой управляли братья-ксавериане – католическая мужская конгрегация, члены которой клялись соблюдать благочестие и обет безбрачия, но не являлись священниками, хотя и жили согласно монашеским правилам. Личного пространства у детей не было никакого, и все всё делали сообща – спали, мылись, обедали, учились. Кровати, письменные столы и душевые кабины располагались длинными рядами, как в каком-нибудь мрачном исправительном заведении Викторианской эпохи. Но по сути школа Святой Марии не была таким уж безнадежным местом, как можно было подумать. К детям здесь относились довольно хорошо, с достоинством, и за хорошее поведение раз в неделю даже выдавали на карманные расходы 25 центов. Мальчики получали неплохое начальное образование и профессиональные навыки. Рут учился на парикмахера и портного – много лет спустя он хвастался перед товарищами по команде, как аккуратно он может подшить рукав или подвернуть воротник.

У всех учеников в той или иной степени были проблемы с поведением, но братья-ксавериане считали, что это следствие неправильного воспитания или тяжелых условий в семье, а не порочности характера самого ребенка – довольно просвещенное мнение для того времени. Воспитатели были уверены, что если уважать детей и поощрять их хорошие поступки, то из них можно вырастить достойных членов общества, и почти всегда оказывались правы. Девяносто пяти процентам выпускников школ, которыми заведовали братья-ксавериане, удалось впоследствии наладить нормальную жизнь.

В детстве Рут был крупным не по годам парнем с приплюснутым носом, внешне нахальным и самоуверенным, но добродушным внутри. Он всегда был выше своих одноклассников, и иногда его принимали за взрослого; однажды на Рождество активисты благотворительного движения, раздававшие детям подарки, обошли его стороной, подумав, что это школьный работник. Когда ошибка выяснилась, Джорджу в качестве компенсации вручили огромную коробку с шоколадными конфетами, которые он тут же раздал всем присутствующим школьникам. Он никогда ничего себе не присваивал, хотя вряд ли у него было много вещей, которые он мог по праву назвать своими. Такой ребенок заслуживал более благополучного детства. С 1912 по 1914 год его ни разу никто не посетил.

Наставники в школе Святой Марии очень любили бейсбол. Всего в школе насчитывалось не меньше сорока четырех команд, и все они имели экипировку и форму. Лучшей подготовки к своей будущей карьере Рут не смог бы получить ни за какие деньги. Именно благодаря бейсболу он, по его собственному признанию, «познакомился с величайшим человеком, которого знал», – братом Маттиасом Бутийе. Это был потомок французских колонистов из Кейп-Бретона в Новой Шотландии, добродушный великан ростом в шесть футов шесть дюймов и весом в 250 фунтов. А заодно замечательный бейсболист и великолепный тренер, какой и требовался самому талантливому и усердному ученику из всех. В возрасте восьми лет Джордж Рут играл уже в одной команде с двенадцатилетними; в двенадцать – с шестнадцатилетними. К окончанию школы он мог занять на поле любую позицию и сыграть лучше других игроков, даже кетчеров, хотя и пользовался перчаткой для правой руки, поскольку в школе не было перчаток для левой. Среди отбивающих ему и вовсе не было равных. В соревнованиях между школами его процент сильных ударов составил 53,7. К тому времени он был ростом шесть футов два дюйма, весил почти двести фунтов и отличался неимоверной силой.

В 1914 году, когда пошли слухи о выдающемся подростке из школы Святой Марии, посмотреть на него приехал представитель балтиморских «Ориолз», на тот момент команды младшей лиги из Международной лиги бейсбола. Когда Джордж подошел к базе, вербовщик с удивлением заметил, что игрок на правой стороне поля покинул свое обычное место и побежал гораздо дальше, едва ли не до другого поля. Рут же все равно послал мяч высоко над головой игрока. Тогда он выполнил один из трех своих дальних ударов на тот день. Впрочем, на

вербовщика особого впечатления сила Рута не произвела. Умение отбивать мяч как можно дальше в 1914 году было любопытным, но не слишком ценным талантом. Команде «Ориолз» гораздо сильнее требовались питчеры, и потому Рута наняли как питчера⁷.

Так в начале мая 1914 года Джордж Герман Рут, которому едва исполнилось девятнадцать лет, попрощался с братом Маттиасом и со своими товарищами по школе Святой Марии, сел на поезд и отправился на юг, в Фэйетвилл в Северной Калифорнии, навстречу своей профессиональной карьере. Той весной он впервые сел на поезд, впервые покинул Мэриленд, впервые увидел небольшие города и сельскую местность, впервые остановился в гостинице и заказал блюдо в ресторане. Трудно было представить себе более неопытного новичка. Он даже не знал, что в бейсболе существовали две высшие лиги. Не случайно его новые товарищи дали ему прозвище Бейб («ребенок, младенец»). Рут и в самом деле был младенцем во всех смыслах слова, кроме физиологического. На первую свою зарплату он купил велосипед. В гостиницах, когда ему нечего было делать, он часами катался на лифтах. Он вырос в среде, где почти все было общим, и потому совершенно не стеснялся ходить по номеру голым, посещал уборную с открытой дверью и практически не имел представления о личной собственности. Его первый сосед по комнате, Эрни Шор, пришел в негодование, когда через несколько недель совместного проживания узнал, что Рут все это время пользовался его зубной щеткой.

Почти сразу же Рут прославился своим необычайным аппетитом. Его никогда не переставала восхищать возможность заказывать все, что угодно, в ресторанах отелей. В этом он тоже нисколько не стеснялся. Один из его товарищей по команде, Ларри Гарднер, вспоминал, как однажды зашел в номер и увидел, что Рут лежит на полу и занимается любовью с проституткой. «Пока эта женщина обрабатывала его, он курил сигару и ел арахис», – говорил Гарднер с легким изумлением, что вполне понятно.

«Когда ему позволяли отдохнуть, это было все равно что выпустить из клетки дикого зверя», – вспоминал другой товарищ по команде. Ни тогда, ни позже Рут не отличался особой разборчивостью. Маршалл Хант из «Нью-Йорк дейли ньюс» однажды заметил, что женщины Рута внешне были такими, что «понравились бы только мужчине, который едва вышел из тюрьмы после пятнадцатилетнего заключения».

1914 год для «Ориолз» выдался неудачным. Болельщики разочаровывались в них и один за другим переходили на сторону балтиморских «Террапинс» из новой Федеральной лиги (которая, впрочем, просуществовала недолго). Однажды за игрой «Ориолз» наблюдали всего лишь семнадцать человек, тогда как через дорогу «Террапинс» собирали полные трибуны. Оказавшись в стесненных финансовых условиях, «Ориолз» стали продавать своих игроков. В июле Рут, не успев как следует привыкнуть к своей первой команде, оказался в составе бостонских «Ред Сокс». Он поехал на север и сразу же по прибытии в Бостон, 11 июля, вышел на поле. Для него это была первая игра высшей лиги – и в какой он играл, и какую вообще видел в жизни. Он сделал восемь хитов и победил со счетом 4:3.

Через четыре месяца после того, как Бейб Рут покинул школу Святой Марии, едва ощутив вкус самостоятельной жизни, он стал бейсболистом высшей лиги. Летом Рут часто завтракал в кафе под названием «Лэндерс». Там он болтал с симпатичной официанткой Хелен Вудфорд. Однажды, если верить словам самого Рута, он спросил ее: «Как насчет того, чтобы выйти за меня замуж, милашка?» Подумав несколько минут, она согласилась, и осенью 1914 года они поженились. Ему было девятнадцать, ей, судя по всему, не более пятнадцати. Брак этот оказался весьма непрочным. В своей автобиографии Рут даже неправильно упомянул ее имя.

В наши дни трудно представить, насколько важную роль в повседневной жизни Америки играл бейсбол – как в культурном, так и в эмоциональном отношении. Всю нацию, казалось, охватило бейсбольное безумие. Бейсбол называли не иначе, как «Национальный Вид Спорта» –

⁷ Питчер – игрок, бросающий мяч, которому принадлежит наиболее ответственная роль в команде.

именно так, с больших букв. А что касается спортивных новостей, то тут бейсболу не было равных – почти круглый год никто ни о чем другом и не думал и ничем другим не интересовался.

Во время каждого крупного события, вроде ежегодного чемпионата «Мировая серия», во всех крупных городах устанавливались огромные табло, у которых собирались несметные толпы. Во многих городах антрепренеры нанимали театры или другие большие площадки (например, Мэдисон-сквер-гарден), чтобы показывать зрителям постановки игр. В одном из случаев на сцене установили большую диаграмму бейсбольного поля с яркими разноцветными огоньками, обозначающими мячи, удары, ауты; каждый удар сопровождался звуком колокольчиков, а перемещения игроков рисовали белыми линиями. Ведущий на сцене в красках (порой даже слишком бурно) описывал происходящее на поле, основываясь только на скудных телеграфных сообщениях; его помощники звонили в колокольчики и чертили на доске новые линии. В другом представлении были заняты мальчишки, которые бегали по сцене, изображая игроков, и отбивали воображаемыми битами воображаемые мячи, как того требовало развитие ситуации. Как сообщал один удивленный очевидец, никакие толпы на бейсбольных стадионах «не встречали так бурно каждый красивый эпизод игры, как эти миллионы, толпившиеся в различных театрах или на улицах перед редакциями газет».

В таком счастливом и возбужденном мире и оказался Бейб Рут. Если принять во внимание то, что он вытворял со своей битой, то удивительно, что он почти всю первую четверть своей карьеры провел питчером – и не просто питчером, а одним из самых лучших в бейсболе. В 1915 году, в первый полный сезон с «Ред Сокс», он выиграл 18 игр и проиграл 8, что было четвертым показателем в лиге. Он отправил в страйк-аут 122 бэттера (бьющих), отдал хитов меньше всех других игроков, кроме одного, и закончил год с весьма впечатляющим ERA (средним показателем «своих очков») – 2.44. На следующий год он установил рекорд в 23 против 12 и возглавил списки лиги по ERA, «шатаутам» (играм, закончившимся «всухую»), хитам на игру и проценту отбивания со стороны соперников. Он стал третьим по количеству побед, вторым по проценту побед и страйк-аутов⁸ и четвертым по законченным играм. Его рекорд в 9 шатаутов остается рекордом для левшей. В 1917 году он снова занял первые места почти во всех категориях для питчеров и закончил с показателем 24–13. Кстати, в том же году началась его серия из 29 2/3 последовательных иннингов (период в бейсболе) без единого хита со стороны бэттера в «Мировой серии» – рекорд, который продержался сорок три года.

Сказать, что это невозможно для обычного человека, – значит не сказать ничего. Парни, только что окончившие школу, не попадают в команды высшей лиги и их не начинают бояться такие опытные отбивающие, как Тай Кобби или Джо Джексон. Даже самым талантливым молодым питчерам необходимо некоторое время, чтобы обрести уверенность в своих силах и настроиться на победу. Уолтер Джонсон за первые три года в высшей лиге установил рекорд в 32 победы и 48 проигрышей. Кристи Мэтьюсон выиграл 34 игры и проиграл 37 игр. Бейб Рут за тот же период выиграл 43 и проиграл 21. За все время, что он играл питчером, его соотношение побед и проигрышей составило 94–46, а ERA составил 2.28. Его выигрышный показатель⁶⁷¹ остается седьмым за все время. Его и сегодня с легкостью приняли бы в Национальный зал славы бейсбола в качестве питчера.

Проблема – хотя вряд ли это можно было назвать проблемой для любого человека до и после него – заключалась в том, что он еще был и безупречным отбивающим. В 1915 году, за свой первый полный сезон, он вышел на поле в качестве бэттера 92 раза и сделал четыре хоум-рана. Это было на три меньше, чем у Брагго Рота, лидера Американской лиги по хоум-ранам, хотя тот выходил на домашнюю базу в четыре раза чаще. 1918 год оказался худшим для хоум-ранов в высшей лиге. «Браунз» сделали пять, «Уайт Сокс» – восемь, а «Индианс» –

⁸ Страйк – ситуация, когда бьющий не нанес удара при подаче. При трех страйках (страйк-аут) бьющий выбывает из игры.

девять. Бейб Рут же один сделал одиннадцать⁹. На следующий год, несмотря на то, что Рут был питчером в 133 1/3 иннингах (в том числе в 12 полных играх), он сделал 29 хоум-ранов, почти удвоив рекорд Американской лиги, установленный Соксом Сейболдом из филаделфийских «Атлетикс» в 1902 году. Рут также возглавил зачет лиги по количеству ранов, отбитых ранов, совершенных ранов, общему количеству взятых баз, приведенным очкам, проценту попаданий на базу и проценту сильных ударов. За 111 игр на аутфилде он сделал 26 ассистов (передач) и допустил всего две ошибки. По проценту филдинга¹⁰.996 он далеко обошел всех других игроков лиги. Поразительные показатели для молодого бейсболиста, и это, конечно, было лишь начало.

Современному бейсболу присущ особый «вневременной» дух, который так нравится поклонникам этой игры. Любой зритель, сидящий на трибунах во время матча высшей лиги, если его перенести в 1920-е годы, не увидел бы почти ничего непривычного. Игра на поле, крики толпы, расхаживающие между рядов торговцы – все это показалось бы ему до боли знакомым, тогда как многие другие особенности повседневной американской жизни обязательно вызвали бы удивление. (Тому же современному зрителю, например, доставило бы немало труда завести автомобиль, позвонить по телефону, включить и настроить радио и даже перейти оживленный перекресток.) Но даже на стадионе ему, рано или поздно, кое-что показалось бы не таким, как в наши дни.

Прежде всего игры в целом проходили быстрее. Обычно матч начинался в три часа дня и редко продолжался после пяти. (Во многом это было связано с тем, что результаты матча публиковались в вечернем выпуске газет, а его еще нужно было сверстать.) Нередкими были игры продолжительностью в полтора часа, а встречались и более короткие. Так, например, 26 сентября 1926 года в Сент-Луисе «Браунз» победили «Янкиз» со счетом 6:1 всего лишь за один час двенадцать минут, после чего была проведена вторая встреча, в которой они выиграли со счетом 6:2 за пятьдесят пять минут. И это были полноценные матчи по девять иннингов. Как это им удалось, остается загадкой. В первой игре обе команды сообща сделали 25 хитов и 20 во второй, так что они вряд ли походили на классические дуэли питчера и бэттера. Тогда меньше тянули время.

При этом игры были еще и агрессивнее. Часто случались драки, как с участием болельщиков, так и с участием игроков. В 1924 году стычка между Бейбом Рут и Таем Коббом в Детройте вылилась в потасовку на трибунах. Зрители вырывали скамейки и кидали их на поле, на которое выбежали по меньшей мере тысяча человек. Матч пришлось прервать. Игроки также не стеснялись набрасываться на болельщиков, если те кричали им что-то обидное. В 1920 году Рут запрыгнул на трибуны, чтобы поколотить мужчину, обозвавшего его «большим куском сыра», а когда тот вытащил нож, поспешил ретироваться на поле. Кобб однажды погнался за болельщиком, который изводил его весь день, и жестоко избил его. Другие болельщики гневно зашумели, что это ветеран войны, потерявший руки, Кобб крикнул: «Да хоть бы и ноги!» и продолжил пинать его, пока его не оттащили полицейские. За эту выходку его арестовали на десять суток. Рут однажды в споре с судьей ударил того в челюсть, за что его приговорили к уплате штрафа в 100 долларов и отстранили от игры на десять дней – и это он еще хорошо отделался.

Жизнь игроков того времени была далека от комфорта, к которому привыкли современные звезды. Когда команда гостей приезжала в новый город, им приходилось самим нести все свои вещи от вокзала до гостиницы. Они часто играли в грязной форме, особенно в Чикаго,

⁹ На самом деле в 1918 году Рут сделал двенадцать хоум-ранов, но один из них был «уок-офф», то есть финальным; в то время игроку, выбившему финальный хоум-ран, засчитывали только то количество баз, которое было необходимо для победы, поэтому двенадцатый хоум-ран Рута засчитали как трипл.

¹⁰ Всевозможные действия и умения при игре.

где владелец «Уайт Сокс» Чарльз Комиски взимал с членов своей команды плату за пользование прачечной.

Высшие лиги были немногочисленными – всего шестнадцать команд в десяти крупных городах. (В Бостоне, Чикаго, Сент-Луисе и Филадельфии было по две команды высших лиг; в Нью-Йорке – три.) Сент-Луис был самым западным городом с командой высшей лиги, Вашингтон – самым южным.

Стадионы и поля для бейсбола обладали своими особенностями, делавшими порой игру непредсказуемой. Например, поле на Поло-Граундс в Нью-Йорке так круто спускалось к дальнему забору, что со скамейки игроков были видны только головы и плечи аутфилдеров (игроков в обороне), которые словно паруса маячили на горизонте. На стадионе «Гриффит» в Вашингтоне внешняя часть поля шла криво между деревом и пятью домами, владельцы которых отказались их продать, когда стадион строили. Бэттерам еще нужно было думать, куда отбить мяч, чтобы он не отскочил от этих домов, а аутфилдеры из гостей не сразу понимали, где им становиться. В бостонском Фенвэй-парке левым аутфилдерам приходилось взбираться вверх по склону, чтобы поймать мячи у стены.

Возможно, самой бросающейся в глаза чертой спортивных сооружений в 1920-х было то, насколько плохо о них заботились. Внешние поля часто напоминали просто пастбища, на которых могли бы пастись коровы, а те участки, на которых часто стояли игроки, вроде зоны возле домашней базы, к концу сезона все больше вытаптывались. После дождя служители поливали зону инфилда (поля) бензином и поджигали его, чтобы высушить землю, что вряд ли способствовало созданию идеальной поверхности.

Средства безопасности практически отсутствовали. Шлемов для бэттеров не существовало. Стены аутфилда ничем не оббивались. Перчатки были примитивными и жесткими, так что случай, когда мяч ловили одной рукой, «легко становился сенсацией», как заметил историк Маршалл Смелсер. Стоек для бит почти не было, и на большинстве стадионов игроки раскладывали биты прямо перед скамейкой, что создавало опасность для кэтчеров или инфилдеров, которые бежали за мячом. Аутфилдеры нередко оставляли свои перчатки на поле, когда бита переходила к их команде. Короче говоря, всегда было обо что споткнуться, и игроки действительно спотыкались.

Болельщикам было труднее выяснить, что происходит на поле. На протяжении всех 1920-х годов на бейсбольных стадионах не было системы громкого оповещения. Обычно служитель с мегафоном выкрикивал только имена бэттеров. Оpoznать незнакомых игроков было трудно, потому что на форме не было номеров. Номера стали указывать только в 1929 году, когда их ввели команды «Янкиз» и «Индианс». «Янкиз» давали номера ведущим игрокам в том (примерном) порядке, в котором они выходили с битой, поэтому Рут получил номер 3, а Лу Гериг – номер 4. На табло не показывали количество хитов и ошибок, поэтому болельщикам приходилось самим запоминать очки, когда шла игра без хитов. Любой, кто следил за счетом и записывал его, становился комментатором для всех окружающих.

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.