

От автора

Моя любимая сказка Всеволода Гаршина «Лягушка-путешественница» — о том, как маленькая никому неизвестная лягушка из провинциального болота придумала приспособление для перелета. Обычная палочка, которую две птицы держат в клювах, превратилась в волшебную палочку, благодаря которой лягушка смогла подняться над землей и путешествовать.

Остроумная придумка окрылила умную лягушку и возвысила ее над всеми другими жабами. Когда утки полетели в дальние края, она упросила их взять ее с собой. Впервые в истории лягушачьего рода их представительница, презрев законы тяготенья, летела и смотрела на мир свысока.

Но ей и этого было мало. Когда удивленные люди внизу стали спрашивать: кто же это придумал, — она закричала во все горло: «Я!» Она знала, что нельзя разжимать зубы, что тогда она упадет, но желание заявить о себе на весь мир было сильнее страха падения.

Я всегда восхищалась этой лягушкой с ярко выраженной индивидуальностью, которая ради того, чтобы сказать свое Я, готова была упасть и разбиться...

Личности, о которых пойдет речь в моей книге, — первопроходцы. Те, кто, не желая мириться с обстоятельствами, меняли эти обстоятельства. Они пробивались, создавали и открывали. А потом называли эти открытия своими именами. Они кричали на весь мир — Я! И мир вторил им. Так рождались люди-бренды.

И пусть считается, что делать слишком сильный акцент на «я» — это плохо. И пусть говорят, что она — последняя буква в алфавите. На самом деле, заявить о себе во всеуслышание — это поступок. Прийти в мир, для того, чтобы остаться. Остаться в памяти, в деле, в конце концов, в вещи, названной твоим именем.

И ничего, что они потерялись среди изобретенных ими вещей, и не страшно, что их фамилии зачастую уже пишутся с маленькой буквы, и не важно, что говоря «марс», «джакузи» и «бентли» мы имеем в виду батончик, ванну и автомобиль, а отнюдь не их изобретателей. Они все равно незримо с нами и среди нас, как в оригинальной зарисовке Игоря СУДАКА:

ЭТОТ ФАМИЛЬЯРНЫЙ МИР

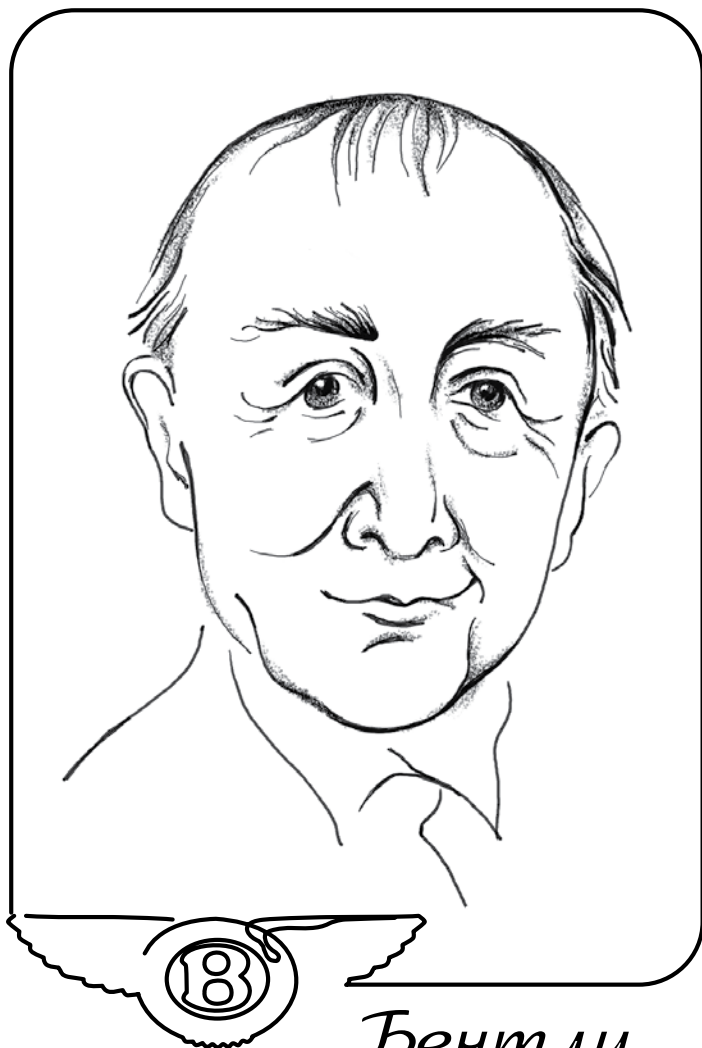
...После вчерашнего хеннеси голова раскалывалась. Но хоть гильотина и лучшее средство от головной боли, мистер N все же предпочел выпить чашку крепкого липтона с кусочком вчерашнего сэндвича. Побрившись новеньким жиллеттом и освежившись «хьюго боссом», он полистал свежий номер «Форбса» и с удовольствием отметил в нем паркером свою фамилию. Затем надел красный реглан, слегка зацепив за брегет, и покинул свой гостиничный номер.

На седьмом этаже в лифт вошла эффектная брюнетка, пахнущая шанелью, с холеным доберманом на поводке. На плече ее красовалась «Келли», на груди — сваровски, на лице — макс фактор, а пальцами она нервно выстукивала Морзе. Она явно была чем-то взволнована, как будто весь мир объявил ей бойкот. Когда лифт остановился внизу и двери снова открылись, мистер N пропустил даму вперед, просветив ее взглядом опытного донжуана, как рентгеном.

У входа в «Хилтон» его ждал «Роллс-Ройс». Водитель в дорогом френче и модных галифе услужливо открыл дверь, и мистер N удобно устроился на заднем сиденье. В кармане лежал билет на боинг, который через час унесет его на церемонию получения нобеля. А после ответной речи ему еще нужно будет успеть на «Сотби» и приобрести фаберже для своей невесты, оставшейся в Вашингтоне. В голове его звучал Мендельсон. Ему было доступно все. Что еще нужно для счастья? Но, проезжая мимо дешевого макдональдса, ему вдруг ностальгически остро захотелось выскочить из машины и азартно, как в детстве, просто сразиться с кем-нибудь «в чапаева» или побегать с деревянным калашниковым. Ему захотелось невозможного...

Вряд ли кто-то сможет сразу разглядеть, сколько здесь скрывается людей. Ответ удивит многих — тридцать семь! — четыре безымянных персонажа (главный герой, брюнетка, водитель, невеста) и тридцать три человека-брэнда, фамилии которых приобрели другой смысл. О таких людях вы и прочитаете в этой книге, открыв для себя их удивительные биографии, — как открыла однажды я.

Человек-автомобиль



Купить книгу на сайте kniga.biz.ua >>>

БЕНТЛИ, КОТОРЫЙ ПОСТРОИЛ BENTLEY

Лучше Bentley может быть только свой Bentley...

Ирена Кильчицкая

Когда я вырасту, я стану «Бентли».

Наклейка на «Запорожце»

За руль его автомобиля сядут самые богатые люди планеты, но сам он не был богат и умер в бедности. Британцы до сих пор считают личным поражением, что создатель великой марки никогда не был обласкан при жизни. Биографы недоумевают: гениальный инженер, не сумевший обеспечить себе даже безбедной старости. Впрочем, он не исключение. Известно немало случаев, когда гениальные изобретатели не могли достойно продать свои идеи. Но таланту в большей мере нужно не богатство, а признание. В этом плане Бентли счастливейший из изобретателей — он при жизни вошел в историю и остался в ней навсегда. Какими деньгами можно это измерить? Его



автомобили — заняли почетное место в высшей лиге мировой автомобильной элиты. Стать обладателем Bentley сегодня — это получить пропуск в международный клуб избранных.

16 августа 1888 года в добропорядочной английской семье Дэниэла Бентли родился девятый ребенок, которого нарекли Уолтером. С малых лет мальчика тянуло к технике. И это была самая «правильная» тяга того времени. Повинуясь зову сердца, он шестнадцатилетним подростком устраивается работать на Великую северную железную дорогу в графстве Йоркшир. Паровозы стали его первым серьезным увлечением. Но не главным. Кроме машин и сложных механических систем, юный Уолтер Оуэн увлекался скачками и мотогонками. В восемнадцать лет азартный WO, как его ласково называли в семье, приобретает свой первый автомобиль и от больших паровозов и звонких рельсов приходит к поршням и моторам. И вскоре двигатели внутреннего сгорания автомобилей вытеснили для него звуки паровых двигателей локомотивов. В двадцать четыре года Уолтер Оуэн на пару со своим братом основал компанию по продаже французских автомобилей марки DFP. Совместную фирму братья назвали «скромно» — Bentley & Bentley Ltd. Но Уолтер хочет делать гораздо больше, чем просто заниматься предпродажной подготовкой автомобилей, — он хочет строить их!

Едва взглянув на деталь или даже на ее чертеж, Бентли точно знал, как она поведет себя в деле. Техническое мышление и стремление к совершенству — его отличительные черты. А скорость и риск — его призвание. WO всячески



ЧЕЛОВЕК-АВТОМОБИЛЬ

совершенствовал автомобили, которыми торговал — инженер в нем неизменно брал верх над продавцом. На такой усовершенствованной машине Уолтер Оуэн участвовал в гонках и даже в 1913 году установил рекорд скорости на гонке в Брукландсе — 107 км/ч, а через год, там же, — 131 км/ч. Это было начало автомобилестроения и эпохи «соревнования моторов». Но Первая мировая война внесла свои коррективы в планы амбициозного гонщика.

Когда Уолтера Оуэна призвали на службу, ему и в армии очень пригодилось уникальное инженерное чутье. Он доказал любовь к родине оригинальным способом — сконструировал для Королевских ВВС два новых роторных двигателя. Идея изготавливать поршни из алюминиевого сплава оказалась весьма востребованной, так как авиации были необходимы легкие и надежные двигатели. Эти моторы получились очень удачными, и им было присвоено имя автора — Bentley Rotary I и II. За свое открытие он был награжден орденом Британской империи и денежной премией, которую вскоре смог пустить на развитие собственного автомобильного дела. То есть гениальный инженер заработал на войне начальный капитал и открыл свое дело.

Первая модель Bentley 3L (названная так по объему двигателя) с «крылатой» буквой «В» была представлена на Лондонском автосалоне в 1919 году. Это был день рождения машины и день рождения Уолтера Оуэна как изобретателя. Потому что отныне их имена всегда будут рядом. Бентли был скромный, но страстный и считал неуклюжесть и неумелость самыми великими грехами человека, поэтому довел свою первую машину до совершенства. Изюминкой модели стал двигатель — четырехцилиндровый трехлитровый мотор,



развивавший 70 лошадиных сил. Изобретатель был уверен, что главное в машине ее мощь, именно количество лошадиных сил является абсолютным показателем совершенства. И получился технически совершенный боевой конь с собственным характером, который на долгое время занял нишу самой мощной машины в мире. Кроме того, Бентли предлагал пятилетнюю гарантию на свои машины — небывалый срок по тем временам.

Машина, которую даже сегодня можно назвать вершиной инженерного искусства, в начале XX века была просто фантастикой. Литры превращались в фунты. А победы удваивали имидж. И не важно, что к моменту рождения Bentley респектабельные Rolls-Royce уже 15 лет колесили по дорогам Великой Британии. Rolls-Royce — машина для аристократов, которые привыкли, чтобы их возили. А Bentley отдали предпочтение другие люди — циники-романтики, отлично разбирающиеся в автомобилях и одержимые гонками. Им требовались стремительные, надежные и стильные машины — именно те, что предлагал Bentley Motors Ltd.

Недоброжелатели язвили: «Мистер Бентли хотел построить паровоз, и он его построил». Но истинные ценители машин были в восторге. Первыми покупателями стали бывшие летчики, военные, которые в Англии были настоящими героями и богачами. Им очень понравились первые трехлитровые Bentley — мощные, надежные, большие. А еще этим людям нравились гонки, и они готовы были участвовать в них за свои деньги. Впоследствии этих парней назовут Bentley Boys — клуб отчаянных искателей



ЧЕЛОВЕК-АВТОМОБИЛЬ

адреналина, одержимых славой и не имеющих проблем с деньгами. Вульф Барнато был сыном владельца алмазных приисков в Южной Африке. Бернард Рубин имел собственный жемчужный бизнес. Авиатор Глен Кидстон. Знаменитый гонщик сэр Генри Биркин. Титулованный наездник Джордж Даллер. Имена «фанов» Bentley и сегодня вызывают неподдельное уважение. Такие клиенты сделали бы честь любому автомобилю. Но они предпочли Bentley. К тому же эти снобы действительно умели ездить. Ирония судьбы, но когда паровозы стали конкурентами машин, Бентли мимо воли бросил им вызов. В 1929 году состоялось состязание между машиной и поездом. Вульф Барнато побился об заклад, что сможет обогнать на своем Bentley скоростной экспресс, ходивший из Канн в Кале. И выиграл спор. Когда поезд прибыл в Кале, Барнато успел уже переправиться на пароме через Ла-Манш, доехать до Лондона и даже заказать любимый коктейль в своем клубе. Этот парень умел совершать поступки.

BENTLEY BOYS

Самой популярной пиар-кампанией в те времена была победа в гонках. Это сейчас, чтобы выйти на рынок, надо придумать креативную идею, а тогда модель становилась популярной в тот момент, как только побеждала в престижных соревнованиях. Кроме того, это был прекрасный шанс опробовать авто в экстремальных условиях. Тем более изобретатель позиционировал свое детище как скоростной спортивный автомобиль.



Bentley Boys выигрывали Ле-Ман в 1924, 1927, 1928, 1929 и 1930 годах. Подобного триумфа история автомобильного спорта не знала, и до конца 20-х годов имя Bentley было синонимом скорости и успеха, а марка получила титул одной из самых популярных машин века. Свою победу в 1927-м Bentley Boys отпраздновали лихо, въехав в банкетный зал отеля Savoy прямо на победном автомобиле под разрывавшиеся бутылки шампанского. Говорят, открывать шампанское прямо на подиуме и разливать его в лица друг другу придумали как раз эти парни.

«Ревущие двадцатые», «золотые двадцатые», «сумасшедшие двадцатые» — как только не называли десятилетие, пришедшее на смену великих испытаний и потрясений. Пришло время необыкновенной жизненной энергии, новых надежд, идей и идеалов. Символом технического прогресса стал двигатель внутреннего сгорания. Развивалась гражданская авиация. Во многих странах началось регулярное радиовещание. И хотя новые модные писатели Э. Хемингуэй, Э. М. Ремарк и С. Моэм все еще жили впечатлениями и воспоминаниями мировой войны, люди хотели скорее забыть войну и стремились веселиться, развлекаться, наслаждаться. Именно в это время начинают зарождаться культ молодости, красоты, культ танцев и спорта. Все хотели праздника.

О, «Бентли»... «Было время, когда любой лондонский полицейский или таксист знали, где находится Bentley Corner — «угол Бентли», место, где запросто можно увидеть дюжину, а то и больше знаменитых британских автомобилей с шоферами в ливреях, покорно ожидающими, когда в окрестных апартаментах устанут увеселяться их хозяева — так называемые Bentley Boys, которые не без успеха вы-



ЧЕЛОВЕК-АВТОМОБИЛЬ

ступали на этих машинах во всевозможных соревнованиях. Это если они не бороздили своими яхтами воды Средиземного моря, не чертили лыжами склоны швейцарских Альп, не бросали фишки на сукно в Каннах. Очень редко в их обществе можно было видеть шуплого господина с застенчивой улыбкой на лице. «Мальчики Бентли» называли его WO, как будто речь шла о коньяке, а не об Уолтере Оуэне Бентли, давшем имя знаменитой марке автомобилей», — иронично писал в своей автобиографической книге *My Bentley Boys* сам Бентли.

Это было лучшее время его жизни. Черeda нескончаемых побед, успехов и признания. Любимое дело, преданные друзья. Однако за славой коммерческий успех не спешил — конкуренция на рынке скоростных автомобилей была колоссальной, а сами спортивные автомобили являлись предметом роскоши. Автомобильная фирма не приносила своему основателю больших доходов. Она никогда не была прибыльной и держалась исключительно на энтузиазме поклонников. Надо сказать, что Bentley 3L стоил от 300 до 500 фунтов стерлингов, тогда как кабриолеты, скажем, Austin, можно было приобрести за 100–120 фунтов. При этом прибыль WO с каждого проданного экземпляра при запредельной стоимости не превышала 5–10 фунтов...

При финансовой поддержке Вульфа Барнато, который выкупил контрольный пакет акций и стал в 1926 году Председателем правления, Бентли еще создал: Bentley 4L, Bentley 6L и Bentley 6L SpeedSix. Но самым серьезным открытием Bentley стал массивный автомобиль с двигателем рабочим объемом 8 литров, выпущенный в 1930 году. Знайки считали его вершиной британского автомобилестро-



ения. Бентли любя называл эту машину «Восемь литров роскоши». Он надеялся привлечь внимание титулованной знати Востока — индийских магараджей и арабских шейхов, но почему-то эта модель их не особенно пленила. Поэтому оказавшемуся на грани краха изобретателю оставалось только предаваться приятным воспоминаниям.

« ...Бенгальский набоб в 1930 году попросил кузовное ателье *Trupp&Maberly* построить для него охотничий кузов на шестицилиндровом восьмилитровом шасси. Это, наверное, была самая необычная машина. Она производила впечатление, граничащее с шоком, в особенности, если попадалась на ночной дороге: на ней стояли девять фар, не считая носового прожектора с дистанционным управлением, и еще два таких же на телескопических подставках по обе стороны от заднего дивана. В водительском отделении был отсек для хранения ружей и пистолетов, кроме того, на машине были установлены отсеки для съестных припасов и холодильники-ледники для мороженого. Немногие машины наносили такой удар по воображению публики... Восьмилитровый Bentley мог бы годами оставаться в производственной программе и наверняка бы дожил до Второй мировой войны. Делать эту машину было для нас очень выгодно. В производстве она была не намного дороже трехлитровой модели, но на каждом проданном автомобиле мы зарабатывали впятеро больше! Его цена была специально скоординирована так, чтобы ощути-мо превосходить «уровень самооценки» нашего ближайшего конкурента *Rolls-Royce*, и там на нас, я знаю, очень за это злились... Словом, у нас были все основания оставаться довольными нашим Bentley 8L. Однако кризис сделал не-



ЧЕЛОВЕК-АВТОМОБИЛЬ

возможным сбыт дорогих машин в Великобритании, что и погубило наш замечательный автомобиль...»

Из книги У. О. Бентли «Мои мальчики из Бентли»

...1930 год стал последним, когда Бентли делал Bentley. В попытке исправить отчаянное положение компании Уолтер распродал почти все имущество, даже личный автомобиль. Но тщетно. К июню 1931 года неизбежность банкротства стала очевидной. Уолтер Оуэн Бентли находился в состоянии глубокой депрессии, он дежурил дома у телефона в надежде на чудо. Чуда не случилось, и его детище перешло в чужие руки. Можно только предположить, что творилось в душе этого человека, он словно продавал себя самого. Сделка проходила в условиях строгой секретности, переговоры велись через посредников, и только перед подписанием договора выяснилось, что действительный покупатель — «ближайший конкурент»... Rolls-Royce Ltd.

Один росчерк пера — и история двух наиболее знаменитых в своем классе британских марок становится неразделима. Зачем Генри Ройс решил купить Bentley Motors Ltd? Может, симпатизировал Уолтеру Бентли, своему талантливому конкуренту, а может, не хотел, чтобы хорошая компания досталась чужакам. По условиям сделки Уолтер вышел из состава совета директоров, но заключил пятилетний контракт, став инженером-конструктором. Bentley, именуемый теперь, по желанию владельца SS Cars (что значит «бесшумный спортивный автомобиль»). SS Cars будучи лидером среди высококлассных британских автомобилей, все равно оставался «младшим братом» «Роллс-Ройса». Прослав-



ленная марка тихо превращалась в бледное подобие Rolls-Royce. Продажи падали, поклонники «настоящих Bentley» выкладывали умопомрачительные суммы на аукционах за подержанные оригиналы.

А что же сам WO? Под вывеской Bentley Drivers Club Уолтер Оуэн занимался реставрацией и сервисом тех трех тысяч автомобилей, которые были выпущены под его непосредственным началом. Их так и называли — Vintage Bentley, потому что все, что выходило под прославленной маркой после, было лишь «Роллс-Ройсами» с другой радиаторной решеткой. За долгую жизнь у Уолтера так и не было детей, поэтому он относился к своим автомобилям как к своим детям.

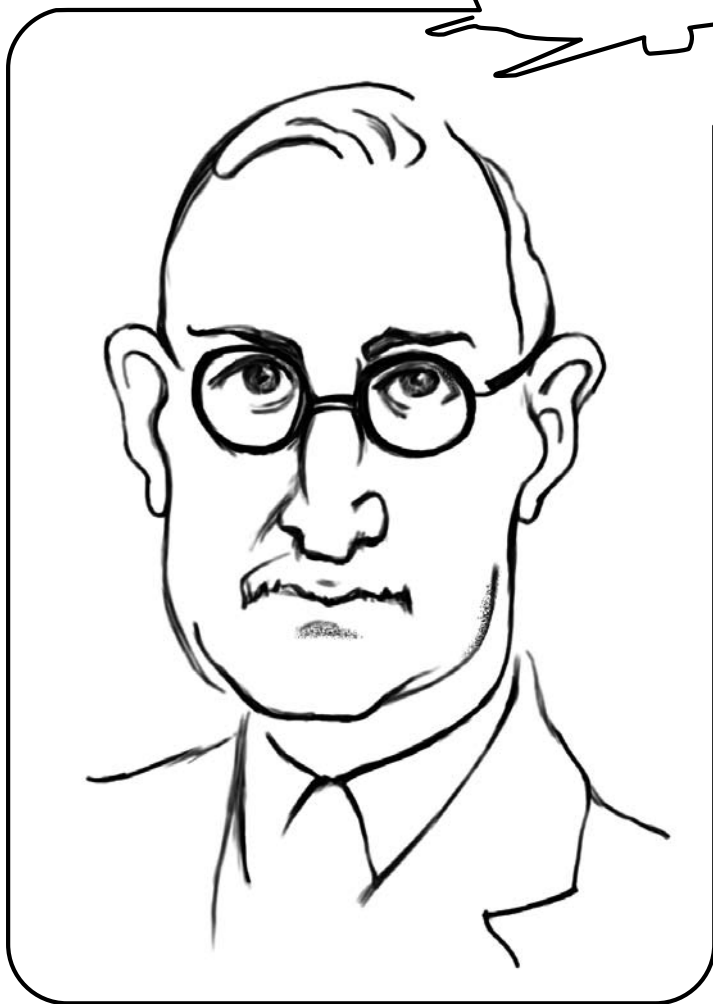
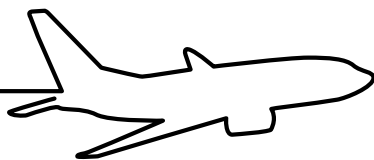
В 1935 году Уолтер Бентли перешел работать техническим директором в компанию Lagonda, а затем в Armstrong Siddeley, где доработал до пенсии. О судьбе своей марки, томящейся «в неволе», он узнавал из прессы. Но о том, что в конце XX века «Роллс-Ройс», как и весь британский автопром, оказался в тяжелом положении и в итоге компания, поставляющая автомобили для коронованных особ, была поделена между немцами: «Роллс-Ройс» достался «БМВ», а «Бентли» отошел «Фольксвагену», WO не узнал. Как не узнал и о том, что в 2001 году (спустя 71 год!) Bentley вернулся на всемирно известные гонки в Ле-Мане, а его команда, как в старые добрые времена, именовалась Bentley Boys...



ЧЕЛОВЕК-АВТОМОБИЛЬ

Уолтер Бентли умер в августе 1971 года. Ему была отмерена долгая жизнь — 83 года. Его машинам — намного больше. Автомобиль Bentley отметил уже 90-летний юбилей и уходить на покой не собирается. Хранящий в себе дух авантюризма и благородства, он по-прежнему очень уверенно чувствует себя на дорогах мира. Такие автомобили покупают только для себя, не подпуская к ним персональных шоферов. Такие автомобили говорят о своих хозяевах красноречивее, чем их визитные карточки.

Боинг



Человек-самолет

Купить книгу на сайте kniga.biz.ua >>>

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ

Форд научил Америку ездить,
а Боинг — летать.

Американская поговорка

У него была внешность коммивояжера и характер авантюриста. Он любил две вещи: самолеты и лошадей. А в мир пришел, «чтобы не соглашаться», и сделал бизнес из мечты. Всего 18 лет он занимался авиацией, но сегодня каждый третий самолет носит его имя. В 1903 году братья Райт положили начало самой модной великосветской забаве — полетам на аэропланах. А то, что романтика стала доходным бизнесом, это была заслуга времени и немного Боинга.

НЕТ НИЧЕГО НЕВОЗМОЖНОГО

«Все, что могло быть изобретено, уже изобрели». Это сказал Чарльз Дьюэлл, специальный уполномоченный американского Бюро патентов в 1899 году, когда не было ни компьютеров, ни атомной бомбы, ни даже самолетов.



Мальчику по фамилии Боинг было тогда всего восемь лет. Он жил в обеспеченной семье лесопромышленника в Детройте и отличался своенравным характером. Именно этому мальчику суждено было доказать, что нет ничего невозможного. Когда Уильям подрос, отец отправил его учиться в колледж в Швейцарию. Затем был инженерный факультет престижного Йельского университета в Сиэтле, но за год до его окончания Уильям Боинг неожиданно бросил учебу. Этому предшествовало одно важное событие — братья Райт после ряда неудачных попыток сумели-таки оторвать самолет от его тени. Шел 1903-й год.

Молодой Боинг был увлекающейся натурой, и хоть в университете он ничем не выделялся среди сокурсников, но успех вмиг прославившихся братьев потряс честолюбивого Уильяма. Человек может летать! Спустя несколько лет, в 1908 году он попал на съезд американских авиаторов в Лос-Анджелесе. Как ему хотелось оседлать эту, несовершенную пока машину и подняться на ней в небо, однако все пилоты наотрез отказались взять его в роли пассажира. Но он был не из тех, кто соглашается с поражением. Самолубие Боинга было серьезно уязвлено, и парень окончательно понял, чем займется в ближайшие 20 лет. Влияние на человека оказывает только то, что заложено в нем самом. Мечта покорить небо завладела Уильямом Боингом. «Мы пойдем другим путем», решил амбициозный молодой человек и принялся изучать неизвестные дисциплины.

Следующие пять лет он готовил почву для осуществления своей мечты. С 1908-го по 1914 год Боинг зарабатывал



стартовый капитал на торговле лесом и изучал теорию аэронавтики и практику самолетостроения. Он не мог позволить, чтобы его мечта сбылась у кого-то другого. Случай свел Уильяма с бывшим военным моряком Джорджем Конрадом Вестервельтом, и они решили вместе построить лучший в мире биплан. Их не смущало, что общество было не готово к полетам. Даже братья Райт считали, что аэроплану вряд ли суждено стать чем-то большим, чем простой забавой. «Отношение общества к аэронавтике сегодня таково, что если кто-нибудь выразит надежду на ее перспективу, это будет равносильно признанию в собственном сумасшествии...» — писал журнал *Scientific American* в 1910 году.

«Мы, как первооткрыватели, пристали к незнакомому берегу, вторглись в ту сферу, где любая наша новая идея заслуживала того, чтобы каждый мог уверенно заявить: «Этого не может быть». И все-таки нам приходилось делать невозможное. Мы изо всех сил старались превратить в реальность все, что считали нужным», — вспоминал позже Боинг. «Нет ничего невозможного» — этот лозунг станет его жизненным кредо.

Все великое начинается с малого. Итак, два друга, одержимых общей идеей, Уильям Боинг и Джордж Вестервельт, приступили к строительству своего первого самолета — гидроплана, названного их инициалами: В & W. Если Форд делал свои первые автомобили в гараже, то Боинг, будучи побогаче, собирал самолеты в ангаре для своих катеров и яхт. Американцы вообще оригиналы — кажется, все великое у них случилось в гаражах и на кухнях. (Дисней делал первые фильмы в гараже, Эсте Лаудер варила кремы на кухне.)



МЕЧТА МОЯ, МЕНЯ НЕ ОБМАНИ

Каждый человек рождается для какого-то дела, говорил Хемингуэй. Главное — это дело найти. Боингу повезло. И не важно, что друг вскоре переехал — Боинг убрал его инициалы и продолжил свое дело. 15 июля 1916 года Уильям Боинг зарегистрировал свою компанию. Через год дал ей свое имя. Строительство компании он начал с того, что пригласил на работу одного из немногих тогда в Штатах авиаконструкторов и двух талантливых инженеров из университета в Сиэтле. В том же университете он арендовал аэродинамическую трубу — что позволило организовать курсы по авиастроению. Глава компании сразу понял, что «кадры решают все», и решил работать только с лучшими. Это было принципиально. А жесткий стандарт совершенства стал жизненной необходимостью.

Во время Первой мировой войны армия нуждалась в тренировочных аэропланах, и Боинг за рекордно короткие сроки сконструировал специальную модель для военных моряков. Конструкция морякам понравилась, и компания получила серьезный заказ — полсотни гидропланов. Короче, к услугам воинов Первой мировой уже были «Боинги». Шел 1917 год. В России началась революция в массах, в Америке — революция в авиастроении. И главным идеологом стал Боинг. Он мог усовершенствовать свое детище до бесконечности.

Когда закончилась война и «госзаказы» прекратились, компания «Боинг», чтобы не утонуть, стала делать... лодки. А также мебель, одежду — главное было переждать,



сохранить рабочие места и продолжать разработку новых моделей. Испытание было выдержано с честью. И вскоре Боинг представил свою первую «гражданскую» модель под номером 40. Это был деревянный одномоторный биплан с жидкостным двигателем, передним расположением почтового отсека. Пилотская кабина находилась... сзади. Первая пассажирка 40-й модели — отважная журналистка чикагской газеты — провела весь полет в салоне размером с крупный холодильник. Что делать, первый летательный аппарат создавался, прежде всего, как почтовый самолет. Это потом решат, что по небу можно перевозить людей. А тогда такой чести удостоилась только почта. И первые модели «Боинга» стали «международными почтальонами». В 1919 году Уильям Боинг вместе с пилотом перевез на борту «родного» самолета 60 писем и бандеролей из Канады в Сиэтл, открыв таким образом эру международной авиапочты.

В 1927 году Боинг стал ведущей авиастроительной фирмой США. Через два года была выпущена трехмоторная модель самолета под номером 80, которая могла перевозить целых 12 пассажиров. Этот самолет был вызовом самому Генри Форду. Боинг приказал разработчикам сконструировать более комфортабельную модель самолета, чем у Генри Форда (догнать и перегнать!) Ему это удалось. Особенно благодаря удивительному нововведению — появлению на борту стюардессы. «Небесные девушки», как их тогда называли, должны были не только мило улыбаться и подавать кофе, а еще... взвешивать пассажиров и их багаж, заниматься погрузкой и разгрузкой этого багажа, чистить пассажирам ботинки и даже заправлять авиалайнер топливом.



Не романтично, конечно, но желающих стать «небесными золушками» было очень много.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ

Форду оставили автомобильные дороги, а небо досталось Боингу. Победа! Но в 1934 году, когда мечта сбылась безоговорочно и Боинг не только оседлал небо, но стал его полновластным хозяином, его вдруг «вышибли из седла». Имя обидчика — Антимонопольное законодательство, которое запрещало совмещать владение авиастроительной, транспортной и почтовой компаниями. Детище Боинга расчленили на три части. Уильям Боинг был оскорблен и обижен. Он ушел из авиации и стал разводить лошадей. Из авиаконструкторов в конюхи. Авиамагнат мог себе это позволить. Для него вначале была идея, а потом прибыль. Основатель компании ушел, и «Боинг» остался без Боинга.

(Обидчивый Боинг даже представить не мог, что его коллега Туполев в СССР изобретал свой истребитель в шарашке, лишенный свободы. И что советские изобретатели не то что запатентовать, они даже имя свое не могли дать своему детищу. Мы угадываем имена конструкторов с двух букв: Ту — это Туполев. Як — это Яковлев, Ан — это Антонов. А о том, чтобы получать прибыль за свое изобретение, никто даже не заикался. «Не до жиру — быть бы живу».)

Но его дело не пропало, к тому времени производство самолетов под именем основателя было поставлено на поток.



Время показало, что будущее за скоростными железными птицами, поэтому даже расчлененная компания продолжала успешно развиваться. А потом снова случилась война. Вторая мировая. И гордый Уильям вернулся к своим самолетам в качестве консультанта и снова стал «превращать в реальность все, что считал нужным». Под его руководством был создан знаменитый бомбардировщик «Летающая крепость». Этот истребитель частенько возвращался на базу на «одном крыле и молитве», но пилотов не подводил.

Когда война закончилась, военные заказы снова прекратились, и начался спад производства. Семьдесят тысяч сотрудников оказались безработными. Пришлось воевать за место под солнцем и за пассажиров. В мирной жизни побеждал сильнейший, здесь «на крыле и молитве» не продержишься, нужны новые разработки и новые заказчики. На базе военного бомбардировщика создается реактивный пассажирский лайнер — «В-707». Именно на эти Боинги пересели президенты и высшие чиновники. «Боинг 747–200», принадлежавший президенту США Джорджу Бушу, называли «летающим Овальным кабинетом». Там был предусмотрен президентский офис, переговорная комната, помещения для гостей, членов делегаций, охраны и журналистов. Президентские апартаменты состояли из гостиной, спальни для президента и первой леди, туалета, душа и кабинета. На борту имела даже небольшая «поликлиника». Почти как в старом добром анекдоте: «Уважаемые пассажиры, наш лайнер может принять на борт 1000 человек. В самолете расположены две грузовые палубы и три пассажирские. На пассажирских



палубах разместились ресторан, бассейн, кинотеатр, сауна, тренажерный зал... И вот сейчас мы со всей этой фигней попробуем взлететь».

Бизнес есть бизнес, поэтому наряду с боевыми, грузовыми или пассажирскими самолетами компания выпускает еще и элитные VIP-машины для особых клиентов. Над начинкой такого самолета работают лучшие дизайнеры, согласовывая с заказчиком все: какого цвета стелить ковры, как украсить кресла, какие вкрутить лампочки. Здесь мелочей не бывает — арабские шейхи любят украшать салон золотом, а король Саудовской Аравии якобы украсил свой Боинг-747 фонтаном. При этом в салоне полная шумоизоляция, приборы слежения за воздушными объектами, спецсвязь, сложная система обеспечения безопасности, специальное кондиционирование воздуха.

«Боинг» для русского слуха ассоциируется с чем-то боевым. Может потому, что со стапелей этой авиакомпания сошла первая в мире беспилотная ракета «Земля-воздух» и Боинг не только научил людей делать самолеты, но и рассказал, как их лучше сбивать. Впрочем, 11 сентября Америка была атакована именно «Боингом». Мы никогда не знаем, чем отзовется любое, даже самое нужное и прогрессивное изобретение. Боинг тоже не узнал...

Он умер в 1956 году, а самолеты, названные его именем, по-прежнему хозяйничают в небе. Во всех энциклопедиях и биографических справках подробно описывается развитие отрасли, оборот средств и любовь мистера Боинга к



ЧЕЛОВЕК-САМОЛЕТ

самолетам. И ни слова о женщинах и детях. Вероятно, для него не было ничего невозможного, кроме любви.

Анекдот:

Самолет упал где-то в джунглях Амазонки. Аборигены обступили летчика. Тот в ужасе, что его сейчас съедят, пытается объяснить, кто он. «Я лететь в животе этой большой птица. Но птица заболел и упал». Вожак племени, спокойно: «Мы поняли, что ты прилетел на «Боинге». Совершил аварийную посадку. Но почему ты говоришь как дурак?»