

Билл БРАЙСОН

ONE SUMMER: AMERICA, 1927

Bill
BRYSON

БЕСПОКОЙНОЕ ЛЕТО 1927

Билл
БРАЙСОН



Издательство АСТ
Москва

УДК 821.111-3(73)
ББК 84(7Coe)-44
Б87

Bill Bryson
ONE SUMMER:
AMERICA, 1927

Перевод с английского *О. Перфильева*
Компьютерный дизайн *В. Воронина*

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

Брайсон, Билл.
Б87 **Беспокойное лето 1927 / Билл Брайсон ; [пер. с англ. О. Перфильева].** — Москва : Издательство АСТ, 2017. — 512 с.

ISBN 978-5-17-083744-1 (Страницы истории)

ISBN 978-5-17-105073-3 (История в одном томе)

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 (Страницы истории)
ISBN 978-5-17-105073-3 (История в одном томе)

© Bill Bryson, 2013
© Перевод. О. Перфильев, 2017
© Издание на русском языке
AST Publishers, 2017

*Посвящается Энни, Билли и Грейси
и памяти Джулии Ричардсон*

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Пролог</i>	9
<i>Май. МОЛОДОЙ ЧЕЛОВЕК</i>	34
<i>Июнь. БЕЙБ</i>	119
<i>Июль. ПРЕЗИДЕНТ</i>	204
<i>Август. АНАРХИСТЫ</i>	289
<i>Сентябрь. КОНЕЦ ЛЕТА</i>	378
<i>Этилог</i>	453
<i>Благодарности</i>	482
<i>Примечания по поводу источников и литература для дальнейшего чтения</i>	484
<i>Библиография</i>	498

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 зеваки, 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 родиной 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 огром-

ные толпы.) Оба они ужасно устали и едва не умирали от жажды. Оказалось, что один из помощников в суете предполетной подготовки наполнил их фляги 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 дротики 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 тысяча-

ми. 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 целостности 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