

КРИЛАТА НА ИКАР

С Е Р И Я • Л И Ч Н О С Т И •



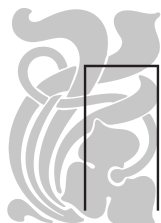
ПОЛ ХОФМАН

А Л Б Е Р Т О
С А Н Т О С - Д Ю М О Н

*и мечтата на човека
да полети*



ПРОЛОГ

ВЕЧЕРА ДО ТАВАНА
В ШАНЗ-ЕЛИЗЕ
1903

рез декември 1903 г. живеещият от единадесет години в Париж бразилски въздухоплавателен пионер Алберто Сантос-Дюмон организира малко празненство в своя просторен апартамент на Шанз-Елизе. Присъства бижутерът Луи Картие, както и принцеса Изабела, дъщерята на последния император на Бразилия. За останалите гости може само да се гадае, понеже не е имало написан на хартия списък с гости, но редовно присъстващите близки приятели на вечерите му са били Жорж Гурса – известният писател и карикатурист, който рисува шаржове на богатите и „силните на деня“ по стените на най-шикозните ресторанти, Густав Айфел – архитектът на едноименната кула, Антонио Прадо Младши – синът на посланика на Бразилия, двама или трима членове на фамилия Ротшилд, които преди години се запознават със своя тридесетгодишен домакин, когато неговият експериментален въздушен апарат се разбива в тяхната градина, императрица Евгения – самотната вдовица на Наполеон III, и всевъзможни крале, кралици, херцози и херцозини – твърде многобройни, за да бъдат изброени поименно.

Когато икономът на Сантос-Дюмон въвежда гостите в трапезарията, те с радост забелязват, че трябва да се катерят по подвижна сгъваема стълба, за да могат да седнат на високите си столове, наредени около маса, по-висока от човешки ръст. Но те не са изненадани. От края на 1890 Сантос-Дюмон организира „въздушни вечерни партита“. Отначало са били около обикновена маса, като столовете висели на жици от тавана. Този начин сработвал, когато дребничкият Сантос-Дюмон се е хранел сам, но щом се събрала по-многолюдна група, таванът се срутил под общата тежест. Сантос-Дюмон бил опитен в дърводелския занаят, който изучил от мъжете в кафеената плантация на баща му. Той сам изработил високите маси и столове, които се превърнали в част от мебелировката на апартамента му. По време на първите „извисени“ соарета гостите му, докато отпивали млечнозелен абсент, неизменно питали каква била целта на тази висока маса. А техният срамежлив домакин, който предпочитал да оставя другите да говорят, прокарвал покритите си с пръстени ръце през смолосточерната си коса, разделена на път по средата – прическа, запазена по това време само за жени, и дяволито обяснявал, че се хранят нависоко, за да могат да си представят какъв би бил животът в една летяща машина. Гостите се смеели. Летящите машини не съществували през 1890 г., а и научните факти по това време говорили, че такива никога няма да има. Сантос-Дюмон не обръщал внимание на сдържаните усмивки и подчертал, че те скоро ще са нещо напълно обикновено.

Балоните с горещ въздух били позната гледка в небето над Париж в края на века, но те не били летящи машини.

Без механизъм за задвижване, тези големи свободно носещи се кълба – описвани като сферични, макар че имали формата на обърната круша – са били подчинени изцяло на воля-

та на вятъра. В началото на следващия век Сантос-Дюмон променил това. Той закрепил автомобилен двигател с витло за балона и за да е по-аеродинамичен, променил формата му от круша в продълговата пура. На 19 октомври 1901 г. хиляди хора се събрали, за да го наблюдават как кръжи около Айфеловата кула със своята новаторска летяща машина. Тълпата по мостовете на Сена била толкова голяма, че хората падали в реката, изблъскани, докато се опитвали да се покатерят върху парапета, за да виждат по-добре. Учените, които наблюдавали полета от апартамента на Густав Айфел, намиращ се на върха на самата Айфелова кула, били убедени, че ще се провали. Страхували се, че неочаквано може да излезе вятър и да забодее летящата пура върху острия връх на кулата. А други били сигурни, че машината ще експлодира. Когато Сантос-Дюмон ги опровергал, Жул Верн и Хърбърт Уелс го поздравили с телеграми.

В края на 1903 г. Сантос-Дюмон вече бил позната фигура за парижани. Той измайсторил малка летяща машина, която неговите почитатели нарекли *Baladeuse* (*Скутника*) – малък въздушен кораб, с който обикалял баровете. Връзвал го за газовете улични лампи пред най-шикозните нощни локал. *Скутника* бил лесен за управление, също както новото изобретение, наречено автомобил, което заляло парижките булеварди, но имал предимството, че не стряскал конете и пешеходците, докато се движел. По-големите въздушни кораби на Сантос-Дюмон, които той използвал за състезания, изисквали повече конструктивни умения и той се оплакал на Картие, че понеже е опасно по време на полет да маха ръцете си от лостовете за управление, не може да бръкне в джоба си и да извади джобния си часовник. Картие му обещал, че ще измисли нещо и скоро изобретил един от първите ръчни ча-

совници за Сантос-Дюмон. Впрочем, той скоро се превърнал в желан аксесоар за всички обожавачи лукса денгита.

Сантос-Дюмон бил романтик и мечтал всеки човек на земята да притежава своя собствена версия на *Скитника*, за да е свободен като птичка и да пътува където си пожелае. Бъдещето на летящите машини, мислел си той, е в по-леките от въздуха балони, а не в по-тежките машини, които, доколкото му било известно, са били прости безмоторни устройства.

В мечтите си той си представял огромни въздушни кораби – не трудноподвижни „цепелини“, а големи, ефирни балони с носещи се под тях кошове – които ще пренасят пътници от Париж до Ню Йорк, Берлин и Калкута, Москва и Рио де Жанейро.

Сантос-Дюмон не се интересувал от патенти – свободно раздавал скиците за въздушните кораби на всеки, който ги пожелал. Виждал летящата машина като колесница на мира, съединяваща отдалечените една от друга култури, за да могат те да се опознаят и да съществуват в хармония. Изглеждало като наивна мечта (до Първата световна война оставало само едно десетилетие), но трябва да се каже, че неговият оптимизъм не бил рядко срещано явление сред хората, които се занимавали с наука в началото на века – новости като електрическата крушка, автомобила и телефона променяли по необичаен начин обществото.

Та през онази декемврийска вечер на 1903, висящите във въздуха около масата гости на Сантос-Дюмон обсъждали колко благоприятна била годината за него. Не го сполял нито един от обичайните му инциденти, които го направили известен като човека, постоянно предизвикващ смъртта. Няколко нито един от постоянните му сблъсъци с покривите на парижките хотели, нито неочаквано забиване в Средиземно море, нито пък внезапно кацане в именията на непознати

хора. Годината била спокойна. Чрез *Скитника* той опитомил небесата на Франция. Бил единственият, който постоянно пърпорел с летящата си машина. Докато икономът на Сантос-Дюмон щедро наливал вино по чашите, Картие и принцеса Изабела вдигнали тост за изобретателността на своя домакин. Никой друг не бил толкова близо до възможността да стане пълен господар на небето — или поне така изглеждало.

Копнеещ за ново предизвикателство, Сантос-Дюмон се включил в надпреварата за построяването и пилотирането на първия самолет в света. По всичко личало, че ще успее след няколко месеца, но в последвалата бясна надпревара, американците Уилбър и Орвил Райт, които провели полет в пълна секретност, обрали славата. Сантос-Дюмон запазил ореола си на първия човек в Европа, полетял със самолет, и неговият плам и постоянство били подобаващо почитени.

Първите въздухоплаватели притежавали статут на членове на престижен частен клуб. Срещите на балоните в неделните утрини заменили играта на поло и лова на лисици. Летящите машини били ново развлечение за богатите мъже, вече притежаващи и първите автомобили — нефтените магнати, високопоставените адвокати и собствениците на вестници. Те приели Сантос-Дюмон като един от тях — бил с фини обноски и син на кафеен магнат. Те подкрепяли изобретателите на дирижабли и самолети, като ги спонсорирали изцяло и като предлагали съблазнителни награди за въздушните първенци: за този, който първи успее да обиколи Айфеловата кула с балон, задвижван с външна тяга, за този, който първи успее да прелети 45 метра със самолет, и за първия, който прекоси Ламанша.

Развлекателният аспект на тези въздушни състезания създавал грешно впечатление за това колко опасни били всъщност. Над двеста души, сред които превъзходни инженери и

изобретатели, загинали в катастрофи. Пионерите на въздухоплаването по онова време не притежавали надеждни технологии за проверка на летателната годност на машината. Единственият възможен начин за демонстрация на възможностите за летене бил да се качат в нея и сами да изпробват; и както се оказало впоследствие, много от тези чудновати машини нито могли да се отлепят от земята, да се издигнат и да се загържат във въздуха, нито да се приземят без проблемно. Сантос-Дюмон бил наясно с всички възможни рискове. И макар че споделял с приятелите си, че летенето му носи най-голямо удоволствие, той не би предприемал тези рискове, ако пред него не стояла една висша цел – изобретяването на технология, която ще революционизира придвижването по въздух и ще помогне за установяването на световен мир.

Половината от тази цел била постигната още докато Сантос-Дюмон бил жив. Днес летящата машина е основен транспорт за пътуване на дълги разстояния. Само в Съединените щати на ден се извършват 90 700 полета. А от Бразилия за Европа 157 самолета излитат всяка седмица. Полетът от Сао Пауло до Париж трае единадесет часа – пътуване, което в онези дни отнемало на Сантос-Дюмон повече от седмица път с параход и влак. Що се отнася до втората част от целта му, развитието определено е доста неясно. От една страна, наистина днес пътническите самолети, мобилният телефон, радиото, телевизията и интернетът превърнаха света в глобално село. Когато Ел Салвадор бе разтърсен от унищожително земетресение, хуманитарните помощи от Лондон бяха пренесени със самолет от Лондон за часове. Когато се разрази епидемия от вируса ебола в Конго, докторите от Центъра за контрол на заболяванията бяха там след ден. От друга страна обаче, военните самолети донесо-

ха смъртта на милиони, не само в Хирошима и Нагасаки, но и във всички модерни войни. И ето че в утрото на 11 септември 2001 г. немислимото се случи: два пътнически самолета по дяволски начин бяха превърнати в ракети за поразяване на небостъргачи. Първото велико изобретение на двадесети век се превърна в кошмара на двадесет и първи.

Братята Райт са имали различна мотивация от тази на Сантос-Дюмон за разработването на самолета. Тяхната мечта не е била да сближават отдалечените народи. Те не са били търсачи на силни усещания. Не са превъзнасяли радостите на летенето, нито пък са проповядвали някаква своего рода въздушна религия. Двамата не са били забавни аристократи, които дават вечери върху високи маси. Те просто са възнамерявали да създадат летателна машина заради финансовите облаги и когато американското правителство отначало отказва да ги спонсорира, те не изпитали морални угризения да се свържат с чужди армии.

След края на Първата световна война, когато станало ясно, че самолетът може да бъде използван като оръжие за масово унищожение, Сантос-Дюмон бил първият въздухоплавател, който настоял за демилитаризиране на летателната индустрия. Неговият глас бил единственият, който призовавал държавните ръководители да изведат от експлоатация бомбардировачите си. Орвил Райт не се присъединил към неговия апел. (Уилбър по това време не бил между живите.)

Сантос-Дюмон може би е бил най-почитаният човек в Париж в първите години на двадесети век. Неговото жизнерадостно лице започнало да се появява върху кутии за пури, кибрити и чинии. Модните дизайнери бързо превърнали в доходосен бизнес продажбата на точни копия на запазената му марка – панамената шапка и неговите високи колосани яки, които толкова много харесвал. Производителите на играчки

не могли да произвеждат достатъчно макети на балоните му. Дори и френските пекари му отгали почит, като предлагали сладкиши във формата на пура, декорирани с цветовете на бразилския флаг.

Той бил известен и от двете страни на Ламанша – дори повече – от двете страни на Атлантическия океан. „Когато имената на тези, които са заемали някакво завидно място в света бъдат забравени – пише лондонският *Таймс* през 1901 – едно име ще остане в нашата памет. Това на Сантос-Дюмон.“¹

Иронията в твърдението на *Таймс* е в това, че навсякъде той вече е забравен, освен в Бразилия, където все още се ползва със статут на герой с митичен ореол. Един град, голямо летище и няколко улици носят неговото име. Самото споменаване на името му предизвиква усмивка по лицата на повечето бразилци – спомен за отминалото време, когато техният дързък сънародник гордо порел небесата с един малък балон. Докато светът вече е забравил Сантос-Дюмон, бразилците с тяхното присъщо умение увековечават летеца в поеми, песни, статуи, бюстове, картини, биографии и възпоминателни тържества. За тях той е един страдащ гений; свободен дух, който се е опитвал да се оттласне от хватката на гравитацията, от приятелския натиск на своите въздухоплавателни събратя, от изолацията на своето провинциално възпитание, от тесногърдите виждания на управляващата научна класа, от подчинението на семейния живот, от стереотипите в различията между половете и дори от съдбата на своето обично изобретение.

Много момчета са си мечтали да притежават собствена летателна машина, един вид автомобил с криле, който би могъл да излети и да се приземи навсякъде, без да има нужда

¹ *Таймс*, 26 ноември. – Бел. авт.

от писта. Никой в двадесет и първи век все още не е постигнал тази мечта. Няколко елитни корпоративни магната са успели отчасти да я осъществят: те пътуват до работното си място с хеликоптер, летейки между площадката за излитане в задния двор и покрива на небостъргача си. Но дори и световните индустриални първенци не могат да кацат свободно и безпрепятствено до любимите си ресторанти, театри или магазини. Само един човек в световната история се е наслаждавал на подобна свобода. Неговото име е Алберто Сантос-Дюмон и неговият въздушен кон е бил балон, задвижван с мотор.

