

Лева Хорам из «Дженерал Моторс»

В июле 1959 года отец осматривал в Севастополе новые образцы морского вооружения, наблюдал стрельбы крылатых ракет. В Черном море на полную дальность они развернуться не могли, слишком тесно, их пускали по укороченному стокилометровому маршруту, начинавшемуся в районе Балаклавы и оканчивавшемся на мысе Тарханкут. Контрразведчики потом рассказывали, что кроме отца за полетом ракет наблюдал еще какой-то неизвестный, по их мнению, американский шпион. На своей весельной лодке он расположился как раз на траектории полета. Там они его и сцапали. Возможно, в лодке сидел и не шпион вовсе, просто какому-то отдыхающему крупно не повезло, он оказался не там и не вовремя.

12 июля отец уже в Москве принимает у себя на даче императора Эфиопии Хайле Селассие I, 14-го отправляется с официальным визитом в Польшу. В Москву он возвращается 22 июля, а 23-го выступает с отчетом о поездке на многотысячном митинге во Дворце спорта в Лужниках.

24 июля отец вместе с вице-президентом США Ричардом Никсоном открывает Американскую выставку в Сокольниках. О самой выставке и сопровождавших ей «приключениях» мистера Никсона в Москве я подробно рассказываю в «Рождении сверхдержавы», сейчас же коснусь ее мимоходом.

Самыми популярными экспонатами, особенно среди мужчин, стали автомобили. У стенда постоянно толпился народ, не обошел своим вниманием автомобилестроителей и отец.

Фирму «Дженерал Моторс» на выставке представлял хорошо говоривший по-русски мистер Лева Хорам. Его родители в начале XX века бежали от еврейских погромов то ли из Украины, то ли из Белоруссии и осели в штате Мичиган.

Мы с Левой встретились в 1999 году. Я выступал в Детройте, рассказывал американцам о новой России. Мистер Хорам подошел ко мне после лекции, представился, рассказал, что продолжает работать в «Дженерал Моторс», но к России отношения не имеет. Его «перевословили» на Австралию. Основным событием его жизни, даже спустя сорок лет, осталась встреча с Хрущевым в Москве. Они тогда говорили минут двадцать. Отец дотошно спрашивал у Левы, как у них на фирме делают машины? Как организована работа конвейера? И главное, к чему каждому американцу автомобиль?

Лева отвечал обстоятельно, доказывал, что XX век без автомобиля все равно что XIX век без лошадиной упряжки. Иной жизни люди себе не представляют не только в США, но, судя по его московским впечатлениям, и в Советском Союзе тоже. Машина нужна всем и каждому, без нее и до работы не добраться, и в отпуск не поехать, и вообще без машины как без рук, вернее, без ног.

Отец с ним не соглашался, он считал массовое пользование автомобилем – расточительством. Сколько всего уходит на производство одной машины, которой от силы пользуется пара человек, а если еще учесть строительство городских и иных магистралей и особенно расход нефтепродуктов, бензина. Неужто всему этому добру не найдется лучшего применения? В городе отец выступал за общественный транспорт, подземный и наземный. Если избежать засилья автомобилей на улицах, то городская застройка становится компактной, воздух чище и времени у людей на поездки уходит меньше. К тому же, общественный транспорт уравнивает пассажиров в правах, в нем нет ни богатых, ни бедных. Все равны. Лева возражал отцу, приводил в пример Америку, но безуспешно, в свою веру он отца не обратил.

Отец не выступал вообще против авто. Без них, естественно, не обойтись. Через неделю после открытия американской выставки, 31 июля 1959 года, с конвейера недавно переоборудованного завода по производству комбайнов сходит первый советский народный автомобиль, «горбатый» «Запорожец», копия итальянского «народного» «Фиата 600». Подход к пользованию машиной отец хотел рационализировать. В городе личная машина – источник трудно разрешимых и чрезвычайно дорогостоящих проблем. Другое дело, если захочется поехать в отпуск, по грибы, на рыбалку или просто отдохнуть. Но и тут будущее, по мысли отца, принадлежало не собственному авто, а прокату. Взял машину, когда нужно, съездил, куда захотел, и пусть ею попользуется другой. В результате машин потребуется меньше, ресурсы берегаются и дороги не загромождаются. С логикой отца спорить трудно. Рассуждал он рационально. Его автомобильная концепция не поменялась и с уходом из власти. Даже самые большие города строились в расчете на троллейбусы и автобусы, с неширокими улицами, основной пассажирский поток направляли в метро, под землю.

Все правильно, но только если не учитывать иррациональность человеческой сущности. И во времена отца, и после него каждый, и я в том числе, всеми силами старались заполучить собственный автомобиль, и не в черед с другими, а самому разъезжать на нем, когда вздумается. Так что, несмотря на всю разумность и логичность безавтомобильных градостроительных концепций, они продержались ровно столько, сколько государство удерживало своих граждан в узде. Пришел рынок, и автомобили заполонили улицы, заткнули их наглухо пробками.

Однако в 1999 году Лева Хорам уже не высказывался столь категорично, как в 1959-м, за всеобщую автомобилизацию. Он склонялся к мысли, что пройдя через все мытарства автомобилизации, сопровождающие владение собственным автомобилем, в будущем люди, возможно, предпочтут безавтомобильные города автомобильным. Поживем – увидим.

День за днем

27 июля, по завершении церемонии открытия Американской выставки, Никсон, в сопровождении Фрола Романовича Козлова улетел в Ленинград. Оттуда, уже без Козлова, ему предстояло посетить Новосибирск и Свердловск.

28 и 29 июля отец тоже уезжает из Москвы в Днепропетровск. Там его интересуют новые баллистические ракеты, производство которых разворачивается на заводе № 586 (позднее его назовут «Южмаш») у Михаила Янгеля и технологии производства труб для нефте- и газопроводов.

1 августа они оба возвращаются в Москву, отец открывает в парке Горького выставку Чехословацкого стекла, быстро пройдя по павильонам, уезжает во Внуково. Там он вместе с Туполевым осматривает вице-президентский реактивный Боинг-707. Отца интересовало, чем Боинг отличается от нашего Ту. Туполева он пригласил с собой не просто по дружбе, но и с тем, чтобы тот смог «подглядеть» у американцев что-либо полезное для себя.

Никсон отца не сопровождал, в резиденции посла он готовился к назначенному на вечер того же дня первому в советской истории выступлению по телевидению в прямом эфире, других тогда не практиковали. Задача непростая. С одной стороны, чтобы удовлетворить американских избирателей, а он твердо решил в 1960 году побороться за президентское кресло, требовалось проявить твердость и даже агрессивность, с другой – не обидеть советских слушателей. Тем более что он первый столь высокопоставленный визитер в Москве. (Вслед за вице-президентом в Советский Союз собирался приехать с визитом и президент США Дуайт Эйзенхауэр.)

Выступление прошло удачно, по крайней мере не вызвало раздражения с советской стороны. 2 августа Никсон продолжил путешествие по Восточной Европе. Отец тоже отбыл из Москвы.

5 августа на пресс-конференции в Кремле он ответил на вопросы журналистов о предстоящем визите в США и улетел на юг, сначала в Ялту, а оттуда в Пицунду готовиться к этому визиту, тоже первому в российской истории.

Он возвращается в Москву только 1 сентября вечером, заехав по дороге на пару дней в станицу Вешенскую к Шолохову.

11 августа 1959 года, в 9 часов 45 минут утра в аэропорту Шереметьево приземлился первый пассажирский самолет Ту-104А, прибывший рейсом из Ленинграда. Так в Москве, после Внуково и Быково, открылся третий, и самый современный, аэропорт.

Строили его для «правительственной» дивизии особого назначения, обслуживавшей высшее руководство страны. Когда построили, генерал Николай Иванович Цыбин, командир дивизии и личный пилот отца,

летавший с ним с 1941 года, на свою голову пригласил его полюбоваться новым аэродромом. Отец «полюбовался» и тут же предложил отобрать его у военных и передать гражданской авиации. Москва получит отличный аэропорт, им смогут каждый день пользоваться тысячи пассажиров, а не горстка начальников, которые и летают-то не чаще раза в месяц.

Так появился аэропорт Шереметьево-1. На месте современного Шереметьево-2 еще какое-то время базировалась дивизия Цыбина, пока ее не расформировали. И тоже передали гражданской авиации. Вслед за Шереметьево под пассажирские аэропорты переоборудовали авиабазу стратегической авиации в Броварах под Киевом, военный аэродром в Кольцово неподалеку от Новосибирска, Сухумский аэропорт противовоздушной обороны и еще некоторые военные объекты.

Получив все это богатство, Аэрофлот в одночасье превратился из «золушки» в современного авиаперевозчика с реактивными лайнерами и рекордной длины взлетными полосами.

3 сентября 1959 года отец выступает в Кремле на ставшем традиционным приеме в честь выпускников военных академий.

4 сентября 1959 года он открывает в парке Горького Польскую промышленную выставку, а 15 сентября во главе представительной делегации улетаёт на Ту-114, первом в мире межконтинентальном пассажирском лайнере, с официальным визитом в США.

О той поездке я уже писал и в «Рождении сверхдержавы», и в этой книге. Сейчас мне почему-то захотелось рассказать, как я ловил бабочек в Америке, и не только там.