

КРИСТОФЕР ДЭЙВИ

ДОН КЭМЕРОН

НАШАРЕ
ЧЕРЕЗ
АТЛАНТИКУ



Дон Кэмерон
На шаре через Атлантику

«Паулсен»

1982

УДК 629.733

ББК 39.593

Кэмерон Д.

На шаре через Атлантику / Д. Кэмерон — «Паулсен», 1982

ISBN 978-5-98797-442-1

Задача пересечения Атлантики на воздушном шаре требует максимального напряжения сил пилотов и наземной команды. Даже с современными технологиями сложно справиться с этим вызовом, что уж говорить про полеты через океан в 70-х годах прошлого века. Одним из тех, кто попытался решить задачу (до побережья Франции аэростат «Занусси» не дотянул всего 100 км), был легендарный Дональд Кэмерон — человек, без которого последние 50 лет не обходился ни один значимый мировой рекорд в области воздухоплавания. Книга «На шаре через Атлантику» — это рассказ Дона Кэмерона и его напарника Кристофера Дэйви о попытке пересечь Атлантику с запада на восток, от побережья США до Европы. Интересна она тем, что вся «кухня» подготовки и формирования команды, сложности с поиском средств, проектирование аэростата и гондолы, детали полета описаны в жанре увлекательного и откровенного рассказа. В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

УДК 629.733

ББК 39.593

ISBN 978-5-98797-442-1

© Кэмерон Д., 1982

© Паулсен, 1982

Содержание

От авторов	8
История главных трансатлантических экспедиций на воздушных шарах	10
1	12
2	16
3	22
Конец ознакомительного фрагмента.	26

Кристофер Дэйви, Дон Кэмерон

На шаре через Атлантику

Мaj. Christopher Davey & Don Cameron 1982 ©

First published by Sports Sponsorship Promotions (Jersey)

© ООО «Паулсен», 2025

Задача пересечения Атлантики на воздушном шаре требует максимального напряжения сил пилотов и наземной команды. Даже с современными технологиями сложно справиться с этим вызовом, что уж говорить про полеты через океан в 70-х годах прошлого века. Одним из тех, кто попытался решить задачу (до побережья Франции аэростат «Занусси» не дотянул всего 100 км), был легендарный Дональд Кэмерон – человек, без которого последние 50 лет не обходился ни один значимый мировой рекорд в области воздухоплавания.

Книга «На шаре через Атлантику» – это рассказ Дона Кэмерона и его напарника Кристофера Дэйви о попытке пересечь Атлантику с запада на восток, от побережья США до Европы. Интересна она тем, что вся «кухня» подготовки и формирования команды, сложности с поиском средств, проектирование аэростата и гондолы, детали полета описаны в жанре увлекательного и откровенного рассказа. Ребята – настоящие романтики и герои своего времени – готовились очень серьезно. Пять человек погибли до них, пытаясь перелететь через океан.

Все три комбинированных аэростата, успешно совершивших полет вокруг света, – Breitling Orbiter 3 (Швейцария – Великобритания), Spirit of Freedom (США) и мой шар МОРТОН – разработаны и изготовлены в Бристоле, на производстве Cameron Balloons. Почему аэронавты обращались именно к Кэмерону? Да потому, что он практик, сам участвовал в воздухоплавательных гонках, предпринимал попытки установления рекордов и очень тщательно подходил к вопросам проектирования и оснащения аэростатов.

Мне особенно приятно осознавать, что такой человек, как Дон Кэмерон, нашел возможность в 2016 году приехать в Австралию, месяц ждать вместе со мной благоприятного погодного окна и выступить в роли мастера запуска аэростата МОРТОН. Надеюсь, что и его полет на «Занусси», и моя 11-дневная одиночная кругосветка на МОРТОНЕ все еще вдохновляют молодое поколение на новые достижения и высоты.

Фёдор Конохов, пилот свободного аэростата



Не думаю, что Атлантика убьет нас, Дональд. Людям вообще свойственно умирать, готовыми и собранными или с удивлением на лице, когда они меньше всего этого ждут.

22 июня 1982 г. Дебби Уорли проиграла свою битву с раком, которую она вела в течение шести лет. За месяц до этого Дон привез ей персональный экземпляр рукописи и набор цвет-

ных фотографий. И мы верим: она умерла с осознанием того, что наша атлантическая история и их с Доном мечта была наконец должным образом рассказана миру.

От авторов

С самых первых шагов этого проекта все вовлеченные в него люди осознавали, что здесь рождается приключение, о котором стоит написать книгу, и поэтому вели множество записей и дневников. Через три недели после окончания полета Дон резко активизировался и попытался как можно подробнее записать ход экспедиции, пока детали были еще свежи в памяти. В качестве источников он использовал полетную карту и бортовой журнал «Занусси», переговоры с другими членами команды на земле, а также отличную расшифровку всего радиообмена, записанную Эдди Кэри из «Рэкал» (*Racal*) и напечатанную Кэрол Уайтхаус. Результатом стал черновой набросок «полетных» глав (11–15) и некоторых других фрагментов книги. С такой энергией работа могла быть закончена очень быстро, но тут случились два демотивирующих события: американская команда на шаре «Дабл Игл II» (*Double Eagle II*) совершила свою знаменитую посадку во Франции, затмив собой интерес публики к британской попытке, и Питер Гроуз, литературный агент и друг Дона, отсоветовал ему публиковать книгу в тот момент.

Рукопись Дона лежала без движения много месяцев (хотя и послужила основой для статей в журналах «Аэростат» (*Aerostat*), «Баллуниг» (*Ballooning*) и «Хемисфир» (*Hemisphere*)), пока я не решил выполнить обещание, данное Ди Хьюз, и описать то, что стало для меня самым захватывающим периодом жизни. Я взял у Дона копию черновика и запись радиообмена «Рэкал», а Эдди прислал мне собственный рассказ о событиях в центре управления полетом. К этому добавились диктофонные воспоминания Алана Ноубла, Джима Ховарда, а также день, проведенный у постели тяжело больной Дебби Уорли, и дорожный телефонный звонок Дункану Гиббину. Снятый Дунканом для «Би-би-си» фильм «На шаре через Атлантику» (*The Transatlantic Balloon*), который мы с Дональдом бесчисленное число раз показывали в разных аудиториях, помог освежить нашу память. Джон Хейли и Джон Гилман прислали мне машинописную запись событий, происходивших на диспетчерском пункте базы ВВС «Апавон». А моя мать, которой на тот момент исполнилось 73 года, записала свои собственные приключения. Я сожалею лишь о том, что упустил возможность взглянуть на дневники Ди Хьюз во время ее многочисленных приездов из Канады по антикварным делам.

Этой книгой мы хотели бы от души поблагодарить всех частных лиц, все европейские и американские компании, а также подразделения Вооруженных сил Ее Величества, которые сделали наш полет не просто возможным, а стоящим и интересным. И мы заранее приносим извинения тем, чьи имена не попали на ее страницы. Авторы фото и газетных статей, использовавшихся в оформлении книги, должным образом указаны в подписях, если они известны. Наш карикатурист Роберт Джеймс не был членом команды «Занусси», но внимательно следил за полетом по теленовостям. Глядя в телевизор, он рисовал и, хотя был просто любителем, чьи работы никогда не публиковались ранее, сильно поднял нам настроение в самые тяжелые дни, последовавшие за неудачей. Джордж Дорман издал его рисунки небольшим тиражом, и большая часть того издания вошла в нашу книгу.

Сейчас, когда британские производители все больше обращаются к спорту как средству продвижения своей продукции, эта книга может показать прекрасный пример взаимовыгодного сотрудничества спортсменов и бизнеса во имя международных спортивных достижений. А в предстоящий год 200-летнего юбилея первого полета человека и большой трансатлантической гонки на шарах наш труд может послужить своего рода руководством для тех начинающих аэронавтов, кто не помышляет подняться выше второго места!

Хочу сказать отдельное спасибо: Джоан Орр за то, что вдохновляла меня снова и снова браться за дело, «дяде Джорджу» за то, что поддержал издание книги, как когда-то и сам полет, и Пэт Джикок за перепечатку рукописи, которую она делала дважды во время рабочих перерывов в Армейской школе транспорта в Леконфилде.

Кристофер Дэйви
Март 1982 г.

История главных трансатлантических экспедиций на воздушных шарах

12 декабря 1958 г. – 5 января 1959 г.

Шар «Смол ворлд» (*Small World*) Экипаж: Колин и Розмари Мади, Буши и Тим Эйлоарт (Великобритания)

Пройдено в воздухе: 1200 морских миль за 94,5 ч

Пройдено по воде: 1450 морских миль за 20 дней

Экспедиция стартовала с Тенерифе на водородном шаре с посеребренным верхом и черным низом. Экипаж находился в открытой гондоле катамаранного типа, которая 20 лет спустя будет применена на обеих версиях шара «Дабл Игл». После встречи с грозовой облачностью перелет закончился вынужденной посадкой в океан и путешествием по морю на Барбадос.

20–21 сентября 1970 г.

Шар «Фри лайф» (*Free Life*)

Экипаж: Малкольм Брайтон (Великобритания), Род и Памела Андерсон (США)

Пройдено: 1000 морских миль за 30 ч (?)

Построенный Марком Семичем из «Семко Баллунз» (*Semco Balloons*) гелиево-тепловой шар концептуально был предтечей «Занусси». Под сильным давлением медиа Малкольм взлетел из штата Нью-Йорк на небезопасном аэростате с открытой гондолой и в неподходящих погодных условиях. Результатом стало падение в океан во время шторма к юго-востоку от Ньюфаундленда. Ни шар, ни экипаж так и не были найдены. (См. с. 12.)

7–8 августа 1973 г.

Шар «Янки зефир» (*Yankee Zephyr*)

Пилот: Бобби Спаркс (США)

Еще один гелиево-тепловой аэростат с катамараном, скопированным с шара «Смол ворлд». Вылетел из Бар-Харбор, штат Мэн, и совершил вынужденную посадку из-за грозы возле Сент-Джонса на Ньюфаундленде.

18—? февраля 1974 г.

Шар «Лайт харт» (*Light Heart*)

Пилот: полковник Томас Кэтч (США)

6 января 1975 г.

Шар «Виндборн» (*Windborne*)

Пилот: Малкольм Форбс (США)

Первая попытка использовать высотное струйное течение с помощью связи метео-зондов «Рэйвен» (*Raven*). На пути к Азорским островам с шаром была потеряна радиосвязь, после чего пилот и аэростат бесследно исчезли.

Вторая «высотно-струйная» попытка. Связка гелиевых шаров потеряла управление при взлете, и миссия была отменена.

21 августа 1975 г.

Шар «Одиссей» (*Odyssey*)

Пилот: Бобби Спаркс (США)

Время полета: 125 мин

Еще одна оболочка производства Марка

Семича. Полет был прерван из-за технических проблем, возникших в результате вмешательства одного из членов наземной команды, обеспечивающей старт. Это привело к вынужденной посадке в море практически сразу после старта.

Четвертая оболочка Семича с переоборудованной гондолой Спаркса. Шар вылетел со злополучной базы дирижаблей Лейкхёрст¹ в Нью-Джерси, сел на воду в результате шторма и был спасен советским траулером.

25 июня 1976 г.

Шар «Спирит оф '76» (*Spirit of '76*)

Пилот: Карл Томас (США)

Пройдено: 550 морских миль за 33 ч

5–9 октября 1976 г.

Шар «Сильвер фокс» (*Silver Fox*)

Пилот: Эд Йост (США)

Пройдено: 2474 морских мили за 107 ч

Первый построенный Йостом шар для пересечения Атлантики. Побил все рекорды, но вынужден был сесть на воду к северу от Азорских островов, поскольку его стало уносить южнее Европы.

9–12 сентября 1977 г.

Шар «Дабл Игл» (*Double Eagle*)

Экипаж: Бен Абруццо, Макси Андерсон (США)

Пройдено: 2950 морских миль за 65,5 ч

10 октября 1977 г.

Шар «Игл» (*Eagle*)

Экипаж: Дьюи Рейнхард, Чарльз Стивенсон (США)

Пройдено: 220 морских миль за 46 ч

Первая попытка команды из Альбукерке и второй шар Йоста с серебристым верхом, черным низом и катамараном, как у «Смол ворлд». Последняя часть полета прошла в эпицентре бури и закончилась приводнением у берегов Исландии. (См. с. 18.)

Третий шар Йоста (объемом 86 000 куб. футов). Вылетел из Бар-Харбор и потерпел крушение во время шторма. (См. с. 19.)

26–30 июля 1978 г.

Шар «Занусси» (*Zanussi*)

Экипаж: Дон Кэмерон, майор Кристофер Дэйви (Великобритания)

Время полета – 96 ¼ ч

Место посадки – 108 морских миль от побережья Франции.

11–17 августа 1978 г.

Шар «Дабл Игл II» (*Double Eagle II*)

Экипаж: Бен Абруццо, Макси Андерсон, Ларри Ньюман (США)

Время полета – 137 ч

Место посадки – Мизере, Франция. (См. книгу Чарльза МакКерри «Дабл Игл».)

¹ Место гибели дирижабля «Гинденбург» 6 мая 1937 г. *Здесь и далее, если не указано иное, сноски и комментарии переводчика.*

1

На крыльях мечты

Идея трансатлантического перелета на воздушном шаре занимает ум каждого серьезного воздухоплователя, так же как восхождение на Эверест является мечтой каждого альпиниста. С 1873 г. было предпринято 12 попыток таких экспедиций. Большая часть из них закончилась падением в океан, два шара исчезли, и один взорвался в воздухе. В общей сложности погибло пять аэронавтов. Перелет «Занусси» стал тринадцатым и тоже оказался неудачным. В какой степени этот провал стал следствием невезения и в какой – человеческой ошибки, мы оставим судить читателю.

Компания «Кэмерон баллунз» (*Cameron Balloons*) была основана в Бристоле в 1970 г. Через два года Дон Кэмерон, ставший из системного аналитика производителем воздушных шаров, впервые серьезно задумался о трансатлантическом перелете. В то время он вместе со своим американским другом Марком Ярри занимался побочным бизнесом, организуя полеты на шарах и размещая на них рекламу для покрытия расходов. Дон знал Марка уже много лет, но не переставал удивляться характеру этого изобретательного ньюйоркца. Марк обладал аристократической внешностью и исключительными деловыми способностями. Когда они познакомились, американец жил в большом усадебном доме в Сюррее вместе со своей элегантной женой Моникой, двумя дочерьми, Мелиссой и Самантой, и прислугой из пяти человек. С тех пор он успел пожить на юге Франции, в Лондоне, Калифорнии и основать несколько успешных бизнесов.

Лучше всего о нем расскажет одна история. Однажды в 1975 г. он позвонил Дону, чтобы объяснить, почему долго не выходил на связь. Вернувшись как-то раз в Лондон из-за границы, Марк взял такси, чтобы сделать несколько визитов. И когда вечером он расплачивался с водителем у своего дома в Мейфэре, тот спросил, не интересуют ли его поддельные пятифунтовые банкноты. Марк ответил утвердительно и, зайдя в дом, сразу же позвонил в полицию. В течение следующих нескольких месяцев он действовал как полицейский агент, притворяясь членом мафии. Он успешно вошел в доверие к фальшивомонетчикам и отправил всю банду на скамью подсудимых. Так он, по крайней мере, утверждал. Дон сперва не поверил в эту историю, удивившись, зачем его друг выдумывает подобные небылицы. Но на следующей неделе прочел в газете репортаж из зала суда, где все было в точности так, как рассказал Марк!

Их побочный бизнес развивался успешно и был довольно передовым для того времени. Вместе они совершили первый перелет на монгольфьере через Альпы, из Швейцарии в Италию. Сейчас кажется, что это недалеко, но тогда они немного боялись и по-настоящему ликовали, когда все завершилось успехом. Все это стало возможным благодаря кропотливым погодным исследованиям Мартина Харриса, читавшего лекции по метеорологии в Политехническом институте Северного Лондона, и строительству крупнейшего в мире на тот момент воздушного шара (CU-NIM 14 000 ft³).

Окрыленные успехом, они стали думать о новом предприятии и поглядывать в сторону Атлантики. За два года до этого старый друг Дональда Малкольм Брайтон вместе с Родом Андерсоном и Памелой Браун (сестрой владельца сети «Кентукки фрайд чикен») предпринял плохо подготовленную экспедицию и исчез где-то между Ньюфаундлендом и 30° западной долготы. Дональд хорошо знал Малкольма и много думал об этом полете. Сначала со скорбью и ужасом, а затем пытаясь понять, что могло пойти не так. Сама концепция комбинированного аэростата с горячим воздухом и гелием была надежной, даже несмотря на возможные дефекты производства. А вот блюдцеобразная гондола совершенно не годилась для приводнения в океане. Но самой роковой ошибкой Малкольма было то, что он уступил давлению спонсора и под-

нялся в воздух, когда ни погода, ни снаряжение не способствовали успеху. Кэмерон и Ярри снова и снова возвращались к судьбе этой смертельной экспедиции, и постепенно Дон пришел к мнению, что при надлежащей подготовке и с надежным оборудованием ее можно было осуществить успешно. С другой стороны, полет Малкольма не только привлек внимание к этой теме, но и стал грозным предупреждением, и, не имея готового спонсора на горизонте, они не слишком много занимались ею. Как многие хорошие идеи, она пока отошла на второй план.

RACAL's Chameleon radio equipment played its part in a successful attempt on the world hot air balloon endurance record. The dramatic bid to smash the existing record, meant that the crew had to fly the balloon over the widest part of the English Channel in the dark!

Major Christopher Davey, a signals officer and one of the three men flying today said afterwards: "Communications throughout were excellent. We flew from near Yeuil to the coast and a series of Land Rover stations were linked to a central control at the RAC Signal, Bovingdon, Dorset. I had a Rascal-Terminon PRC 158 in the balloon and there was another in the chase boat, so we not only saw the reassuring voice of the boat across the Channel, but were also able to keep in radio contact."

Fifty miles

Mr. Davey's staff sergeant who was involved in setting up the communications links for the record attempt, was carrying out trials with the VHQ 304 mobile station at the time. On his way to Thurston he heard that the balloon was over the Channel, 50 miles away. "He called us up and wished us well, his voice really boomed through," said Mr. Davey. "I replied on the PRC 158, we were 'line of sight' but even so I think the reception was remarkable, the 158 really worked well, we were 1,000 feet up at the time."

Two-storey

The biggest hot air balloon in the world, the Hindken, was used. It had aloft a two-storey basket with a payload of nearly four tons. The first attempt at the record ended in a mishap when the wind changed and blew the balloon into electricity high tension cables forcing it down.

The second attempt was successful, and the team of Don Cameron, Jean Costa and Mr. Davey crossed the Channel to land 18 hours 56 minutes later at Argos, southern France.

Subject to investigations, that means smashing the balloon and allowing for provisions, the crew hold the world time endurance record, and all other British and European records, except for altitude: the longest hot air balloon night flight (258 miles) and the first hot air balloon flight over the wide part of the English Channel (78 nautical miles).

GRAPEVINE

IT'S A LOT OF HOT AIR

but it leads to a world record



Boat race 'blue' joins Atlantic balloon crew

By COLIN DRYDEN

MAJOR CHRISTOPHER DAVEY, 34, an Old Eborian and Cambridge rowing blue, is to join Mr Don Cameron, balloon expert, as co-pilot for his British attempt this summer to achieve the first crossing of the Atlantic by balloon.

Major Davey, who rowed for Cambridge in the boat race in 1962 and 1964, started ballooning four years ago while serving in Germany.

After four years' experience including flying Hindken, the world's largest hot-air balloon, he is to join Mr Cameron in the most difficult ballooning feat of all.

Six lives have been lost in numerous attempts to complete the flight. The most successful was in 1978 when the balloon Silver Fox flew 2,472 miles from Maine, crossing down in the sea 780 miles from Portugal.

Mr Cameron, 38, started building and designing balloons in Bristol in 1964. He made the first Alpine crossing by hot air balloon in 1972 and three years later set the world duration record.

DAILY TELEGRAPH & HEMISPHERE

Газетные сообщения о перелете Д. Кэмерона и К. Дэйви через Ла-Манш и планах по покорению Атлантики

Какое-то время ничего не происходило, пока однажды в июне 1977 г. Дон случайно не заехал к Марку в пригород Лондона и они снова не заговорили о трансатлантическом перелете.

Многое изменилось с тех пор, как пять лет назад они пересекли Альпы. Дон набрался опыта, а «Кэмерон Баллунз» стала ведущим производителем воздушных шаров в Европе, построив более четырех сотен экземпляров. Компания создала первый в мире работающий тепловой дирижабль и крупнейший монгольфьер – 30-местный пассажирский монстр с двухъярусной корзиной, похожей на небольшой плетеный дом. На этом гигантском шаре, построенном по образцу шара «Гигант» Феликса Надара 1863 г. и названном «Жерар А. Хайнекен» (спонсором выступила пивоваренная компания «Уитбред»²), Дон Кэмерон, граф Жан Коста де Борегар (новый владелец CU-NIM) и майор Кристофер Дэйви из Королевского танкового полка задумали совершить перелет из Англии во Францию в широкой части пролива. Эта экспедиция стала полезнейшим «кровопусканием» перед Атлантикой, поскольку, несмотря на всю подготовку, ее первая попытка обернулась полным провалом. В июле 1975 г. с помощью кадетов Королевского бронетанкового центра в Бовингтоне они поднялись в воздух с военного полигона Тайнхэм на самом тяжело нагруженном шаре в истории. При взлете «Жерар А. Хайнекен» весил более трех тонн, из которых одну тонну составлял газ и еще одну – газовые баллоны, не считая длинного списка спасательного снаряжения и средств связи. Поднявшись на высоту 3000 футов, они поняли, что с прогнозом погоды Мартина Харриса что-то сильно не так. У земли ветер дул прямо в сторону Франции, но уже на высоте нескольких сотен футов менял направление к Лондону. Затем произошла серия поломок топливного, навигационного и радиооборудования. Дон в полной темноте мастерски произвел аварийную посадку на высоковольтные провода у края обрыва. И если не считать обесточенной деревни Лэнгтон-Мэтраверс, все обошлось благополучно. Однако случившееся потрясло всех троих. Они осознали, что им крупно повезло и к следующей попытке надо готовиться тщательно во всех мелочах. А Мартин Харрис стал всерьез учитывать «прибрежные эффекты».

Кристофер убедил их спонсора, Эндрю Стила из «Уитбред», позволить ему реорганизовать экспедицию с нуля, воспользовавшись помощью базы военно-морской авиации в Портленде, а также добыл в разных фирмах целый набор авиационных, морских и военных радиостанций. Вторая попытка прошла почти без проблем: 21 ноября они стартовали из ложбины у деревни Мелбери-Бабб в графстве Сомерсет, прошли над Портлендом на высоте 3000 футов и в 2 часа ночи на следующий день пересекли береговую линию Франции над Шербурским полуостровом. Позавтракав с видом на Мон-Сен-Мишель, они мягко приземлились к северу от Анжера, проведя в воздухе рекордные 18 часов 56 минут. Пожалуй, самым ценным уроком этой попытки стало осознание того, что, если заранее не заниматься раскруткой проекта на профессиональной основе, очень мало людей узнает о нем и спонсор не оправдает вложенных средств. Практически единственное сообщение в СМИ об этом триумфе сделал Билл Томсон из «Дорсет Ньюз Эйдженси». «Портлендский Билл»³, как его сразу начали называть, стал с тех пор самым преданным репортером, освещающим события воздухоплавания.

Марк Ярри к тому времени не летал на шарах уже четыре года, и его лицензия пилота (для шаров) была недействительна. Но интереса к теме он не потерял. Он активно занимался бизнесом и возглавлял британский офис американской инвестиционной компании. Марк был уверен, что его фирма, а также некоторые бизнес-партнеры могут выступить спонсорами предприятия. Проговорив об этом до поздней ночи, они наконец пришли к выводу, что выросший технический опыт Дона и способность Марка добыть денег выводят идею на совершенно иной уровень, чем пять лет назад. И когда под утро Дон ушел от друга, решение было принято: они попытаются реализовать этот проект!

² Владела лицензией на выпуск пива «Хайнекен» в Англии.

³ Здесь игра слов. Портленд-Билл (*Portland Bill*) – мыс и маяк на южном побережье Англии.

2

«Много званных...»⁴

Проект шара для трансатлантического перелета был разработан еще в 1972 г., и Дон извлек на свет старые чертежи. В общих чертах они по-прежнему казались правильными. В деталях могли возникнуть коррективы, но в целом он не видел необходимости что-то сильно менять. Это был стандартный тепловой шар с газовой камерой внутри. Последняя несла на себе основную часть нагрузки, горячий же воздух служил только для регулировки высоты. Какое-то время шар мог лететь и как обычный монгольфьер, в случае если что-то случится с газовой камерой. Корзина должна была представлять собой водонепроницаемую спасательную капсулу, способную приводниться в любую погоду и оставаться на поверхности в течение нескольких недель. Экипаж Малкольма Брайтона, скорее всего, выбросило из открытого люка или смыло при посадке на воду во время шторма. Здесь же идея была противоположной – полностью герметичный контейнер, в котором пилоты будут пристегнуты к креслам. Баллоны с горючим предполагалось крепить к несущей раме, уходящей ниже гондолы. После сброса пустой тары этот пилон должен был остаться на месте и служить в качестве «кечевого» якоря при приводнении и стабилизатора во время плавания.

Помимо чертежа основной конструкции шара, был составлен список снаряжения на шести страницах – от навигационной системы «Омега» до консервных ножей. (Наиболее важные позиции вместе с именами спонсоров приведены на с. 214.)

В течение лета 1977 г. дело медленно двигалось вперед. Марк наконец вернулся из Штатов с меморандумом о намерении своей компании выступить спонсором экспедиции, но Дон хотел превратить его в твердое обязательство и сдвинуть дело с мертвой точки. Он познакомил Марка с двумя своими друзьями, Джоном и Дебби Мэнселл. Их компания «Баллун стейбл» (*Balloon Stable*) занималась размещением рекламы на воздушных шарах. Он чувствовал, что опыт этих людей может пригодиться. Вместе они написали подробные заявки и послали их по разным фирмам в Америке. Письма были приняты хорошо, но твердого обещания ни от кого не последовало. Они запросили другие компании в США и Великобритании, включая «Уитбрэд», но все обращения вызывали не больше чем вежливый интерес. Спонсировать трансатлантический перелет на воздушном шаре уже само по себе есть рискованный способ потратить деньги учредителей, но был и еще один ключевой фактор, заставлявший спонсоров колебаться: две американские экспедиции уже находились на приличном уровне готовности к тому, чтобы попытаться пересечь океан в 1977 г. Команда решила не принимать это во внимание: уровень интереса аэронавтов к Атлантике был к тому времени такой, что на горизонте всегда будет кто-то готовящийся совершить попытку. Спонсор должен был лишь трезво оценить: смогут ли потраченные деньги (35 000 фунтов) способствовать продвижению его компании. Ну или будет ли это продвижение сильнее, чем от традиционных способов размещения рекламы в газетах, журналах и на телевидении.

9 сентября 1977 г. Бен Абрुццо и Макси Андерсон из Альбукерке, штат Нью-Мексико, предприняли свою первую попытку перелета. Воздушный шар «Дабл Игл» поднялся в воздух в городе Маршфилд, штат Массачусетс, и отправился в исключительно смелый, по всем меркам, полет через Атлантику. Дон, однако, считал, что риск значительно превосходит допустимый или необходимый уровень. Полет проходил на небольшой высоте (в основном ниже 3000 футов), и через несколько часов их настигли облака, а затем – ужасный холодный фронт, который обрушивал на шар все более неприятную и опасную погоду. Над Канадой их бросало вниз

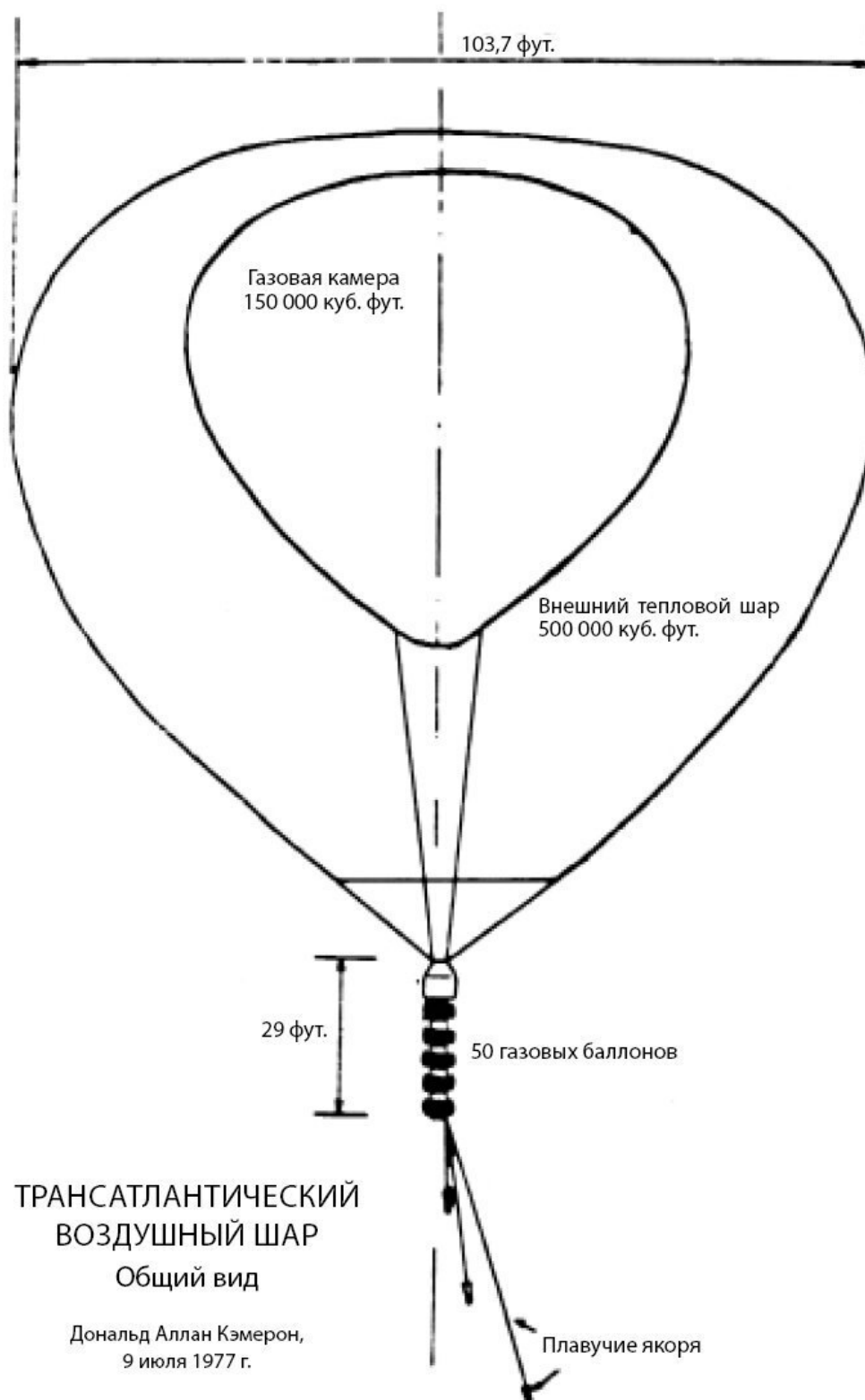
⁴ Марф. 22:14.

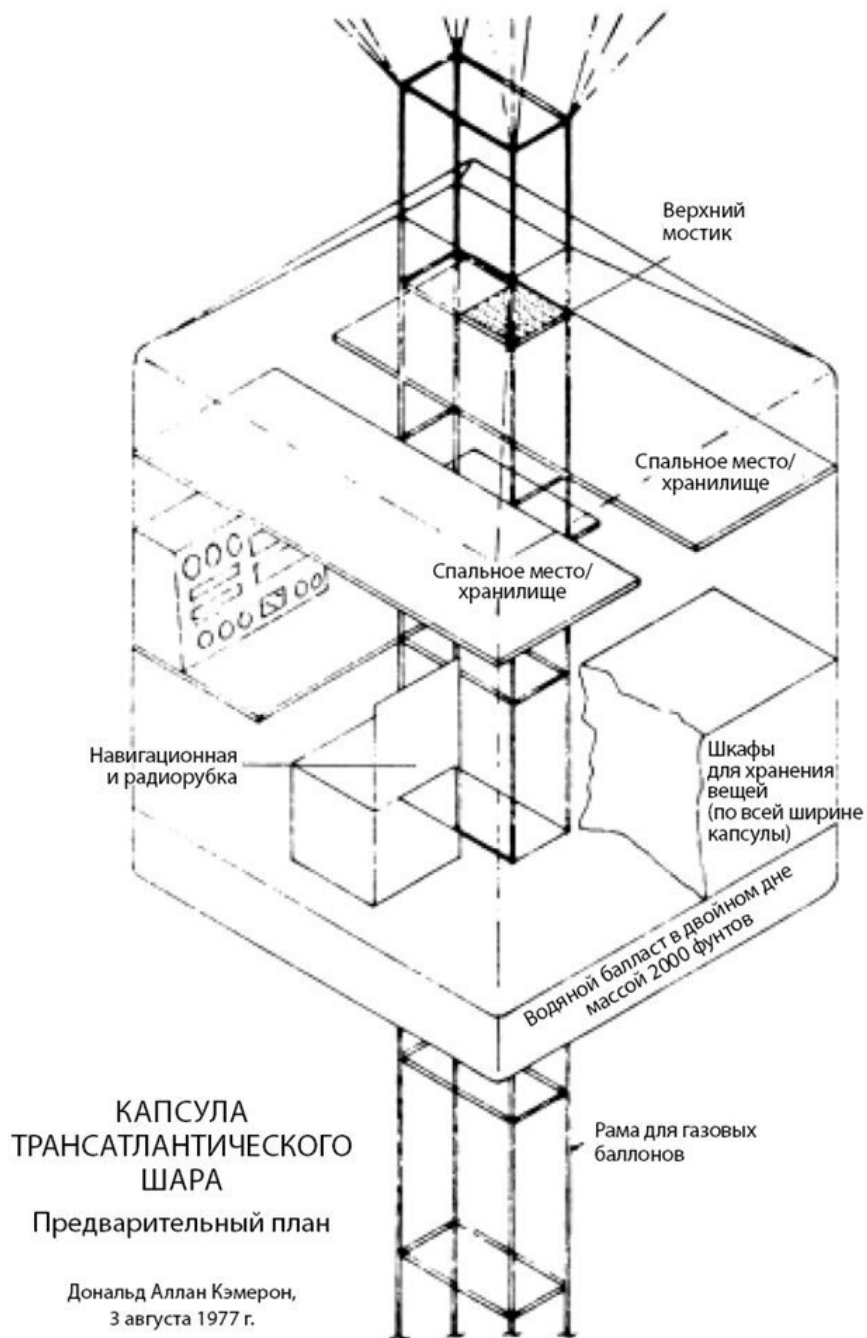
чередой холодных потоков так, что один раз они едва не задели верхушки деревьев, пройдя всего в 100 футах над ними. Это стоило им большого количества драгоценного балласта. Затем отказала рация. Непогода заливала их потоками ледяной воды. Двигаясь со скоростью 70 узлов на высоте 9000 футов, они попали в эпицентр зоны низкого давления и сделали почти полный круг, продолжая нестись на северо-восток. Через 65 часов Бен уже просто бредил от холода, и они решили положить этому конец. Шар приводился в океан к северо-западу от Исландии, где пилотов снял с 25-футовых волн американский военный вертолет. Спасение стало настоящей удачей. В Кеблавике Бен сказал прессе: «Это было интересное путешествие, но я не готов повторить его снова». Макси думал иначе, но возражать не стал.

Дон и Мэнселлы стали еще активнее убеждать компанию Марка дать окончательное добро, упирая на то, что другие попытки можно не брать в расчет. Но все их мысли занимал предстоящий перелет Дьюи Рейнхарда из Денвера, Колорадо. Было ясно, что никаких решений не последует до окончания его полета. 10 октября 1977 г. Рейнхард вылетел из Бар-Харбор, штат Мэн... и упал в океан всего в 50 милях к юго-востоку от Галифакса, в канадской Новой Шотландии. При всем сочувствии к Дьюи, команда хозяев возликовала, что горизонт, наконец, чист, и повела новое наступление на спонсора. Но решения по-прежнему не было. Им никто не сказал «нет», но стало ясно, что два неудачных полета 1977 г. парадоксальным образом разрушили изначальный оптимизм спонсоров. И дело было не столько в том, что другая команда могла опередить их, сколько в невыполнимости задачи самой по себе и в том, что незначительный полет будет сопровождаться малым вниманием СМИ или, того хуже, соберет негативное паблисити.

Надо было срочно определяться с полетом в 1978 г., а генерального спонсора по-прежнему не было. Дебби Мэнселл предложила новый подход. Будучи сторонником максимальной раскрутки, она вслед за сбором средств через прессу выдвинула идею связаться с Джоном Гау, редактором «Би-би-си Нэйшнуайд» (*BBC Nationwide*⁵), и предложить ему эксклюзивные права в обмен на гарантированное освещение экспедиции на телевидении в период подготовки к полету и после него. Результатом этого стало письмо от «Би-би-си», в котором компания выражала готовность обеспечить максимальное продвижение проекта путем ежемесячных репортажей в программе «Нэйшнуайд» в течение года подготовки и ежедневных сообщений во время самого полета. Все это было немедленно изложено в письменной форме с целью привлечь потенциальных спонсоров предложением невероятного количества бесплатных показов. Такое предложение выглядело крайне привлекательно в сравнении с готовой телевизионной рекламой, стоимость которой в пиковое время эфира могла достигать 1000 фунтов в секунду. Джон Мэнселл запустил серию репортажей в «Нэйшнуайд», в которых заметно продвигалась мысль о том, что спонсор все еще не найден...

⁵ *BBC Nationwide* – новостная программа английского телевидения, выходившая в эфир с 1969 по 1983 г.





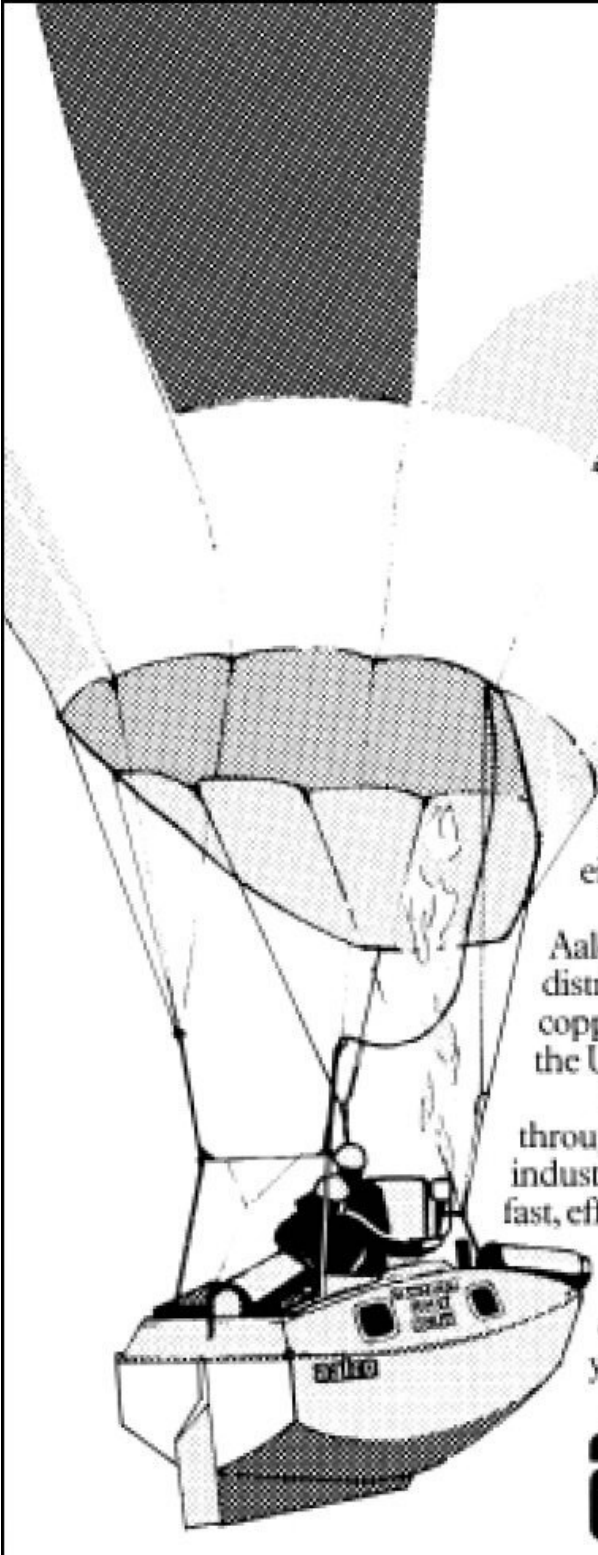
В течение октября 1977 г. Дон переговорил о своем атлантическом проекте и поиске спонсора со всеми, кого знал, и нашел одного благодарного слушателя в лице Алана Ноубла. Алан управлял фирмой «Эн-эл-эс Эдвертайзинг» (*NLS Advertising*) в Рединге и несколько лет сам занимался воздухоплаванием. Он присутствовал на одном из тренировочных семинаров для начинающих, организуемых компанией «Кэмерон баллунз» раз в месяц в отеле «Кингз хед» в Сайренсестере. За обедом (сервированным как всегда безупречным Джулиано) Алан нечаянно услышал, как Дон говорил о своем проекте с владельцем шара Эвертом Теном Хоуте-

ном, который полагал, что сможет найти спонсора. Эверт явно горел энтузиазмом и, вероятно, знал, как это сделать, но взамен хотел быть третьим пилотом. Дональд же строил всю концепцию полета на экипаже из двух человек. Алан, со своей стороны, не ставил никаких предварительных условий и, сразу загоревшись идеей, предложил назавтра обсудить ее со своим клиентом, компанией «Занусси». В качестве подработки он время от времени летал на различных рекламных шарах, но по большей части сотрудничал с «Занусси», управляя первым проданным в Соединённом Королевстве тепловым дирижаблем «Кэмерон Ди-96» (*Cameron D-96*), который Дон построил для них в прошлом году. (Алан также являлся членом правления Британского клуба воздушных шаров и дирижаблей и редактором выпускаемого клубом раз в два месяца журнала «Аэростат».)

Итальянская компания «Занусси» является крупнейшим в Европе производителем стиральных машин, холодильников и морозилок, но в то время они продавали свои товары под разными торговыми марками. Алан произвел впечатление на управляющего директора британского представительства компании Джорджа Дормана успешным и эффективным исполнением контракта на воздушную рекламу. На следующий день в 9 утра он прибыл в офис Джорджа и сумел убедить его в том, что выделение 25 000 фунтов на проект Дональда может стать прекрасным способом привлечь внимание публики к бренду «Занусси» по всей Британии. Джордж предварительно согласился, при условии одобрения идеи головным офисом в Италии. Узнав хорошие новости и прибыв на встречу с долгожданным спонсором в Рединг, Дональд «на всякий случай» сразу же увеличил сумму до 35 000 фунтов. (Позже Алан и Джордж незаметно добавили еще 5000, а Джордж еще более незаметно увеличил общую сумму до 45 000. Им понадобился каждый пенни из этих денег, но стократная прибыль сделала их траты самым выгодным спонсорским контрактом в истории.) Вся команда как на иголках ждала возвращения Джорджа из плановой поездки в Италию. Наконец 8 ноября 1977 г. пришла телеграмма, дающая добро на выделение средств, и все вздохнули свободно – это была твердая гарантия!

Два дня спустя твердая гарантия растаяла у них на глазах. Менеджеры по продажам Джорджа Дормана и его рекламное агентство вместе представили дело так, что эти средства было бы лучше потратить на традиционную рекламу. Джордж попросил представить ему прогноз вероятного медиапокрытия, и Джон с Дебби целый уик-энд не покладая рук работали над этой бумагой. Вооружившись их докладом, Джордж пошел ва-банк и протолкнул нужное решение.

Команда была впечатлена и благодарна ему за такую веру в их проект и твердо намеревалась оправдать оказанное доверие. 14 ноября, после подписания контракта, начались самые серьезные приготовления.



Balloon pilots Don Cameron and Chris Davey relied on Aalco's aluminium capsule for their Atlantic Crossing. It never let them down, either in the air or on the ocean.

That same reliability has made Aalco the largest independent distributor of aluminium, stainless steel, copper, brass and plastics semis in the UK.

From our 22 stockholding centres throughout the country we give British industry the kind of service it expects – fast, efficient and reliable.

Look us up in your phone book, or check with our headquarters in Kingston for details of your local Aalco.

aalco Aalco Ltd
Amari House
52 High St., Kingston, Surrey.
Tel. 01-549 6122 Tx. 262937

Реклама компании «Аалко» с рассказом об использовании ее продукции в трансатлантическом перелете Д. Кэмерона и К. Дэйви

3

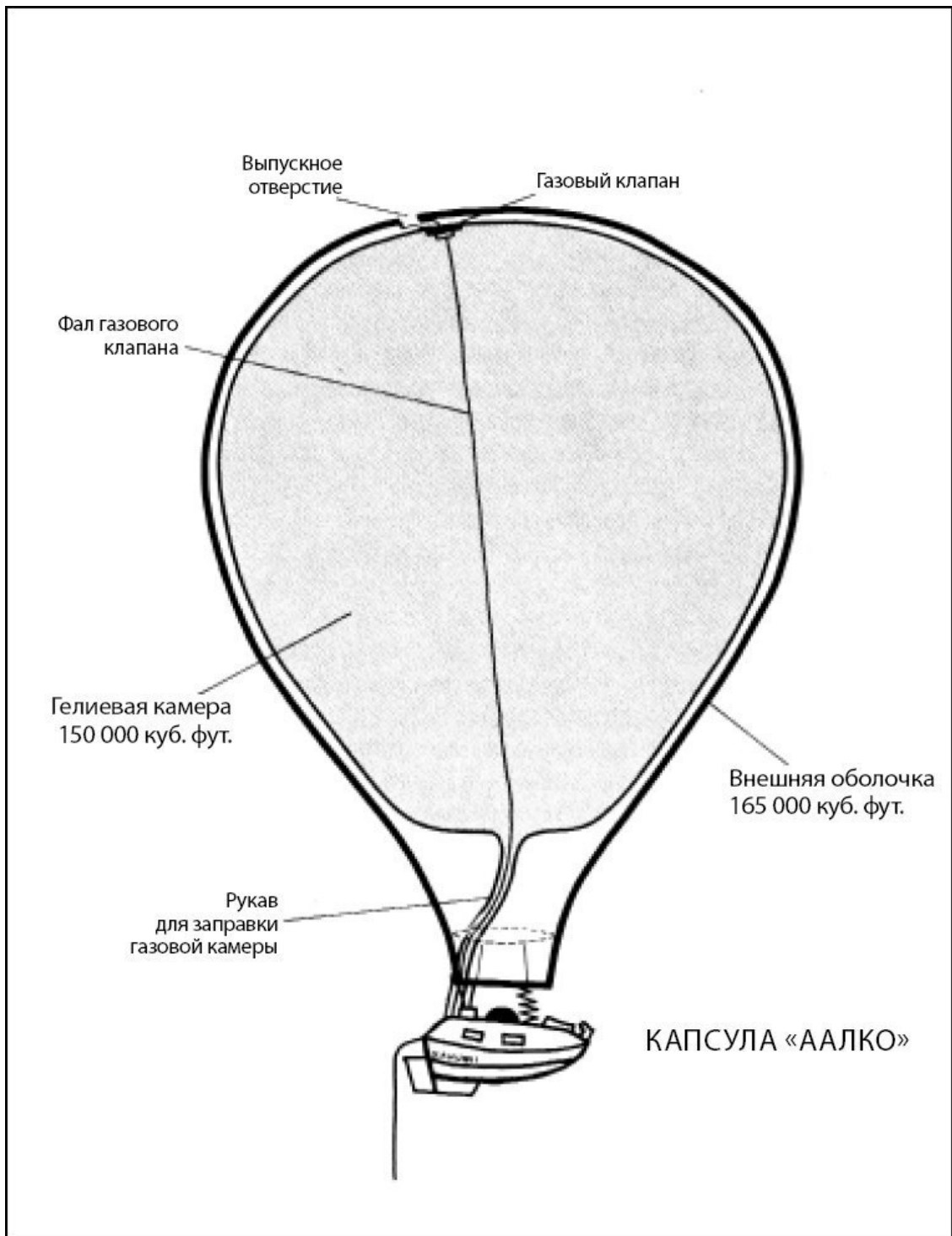
Мобилизация усилий

Теперь, когда у них появились деньги, встала задача добыть весь тот огромный список снаряжения, который они составили себе ранее. Имевшейся суммы было недостаточно, чтобы просто пойти и купить все необходимое. Приходилось проявлять изобретательность, упорство, а порой и просто прибегать к воровству.

Больше всего проблем было с капсулой. Ее дизайн и конструкция сильно отличались от того, что «Кэмерон баллунз» делала в прошлом, а это означало, что будет нелегко при-держиваться графика. Данным вопросом необходимо было заняться в первую очередь, и тут им широко улыбнулась удача. Они обратились к компании «Аалко» (*Aalco*), поставщику цветных металлов и пластмасс, с просьбой выделить им бесплатно немного алюминия. В ноябре команда проекта поужинала с их директором по маркетингу Джоном Морганом и рассказала ему о своих планах. Тот намекнул, что «Аалко» может помочь не только с алюминием. Весь менеджмент компании увлекался парусным спортом и имел обширные связи в этой среде. Морган организовал встречу Дона со своим другом, известным дизайнером и строителем яхт Ангусом Примроузом. 6 декабря они встретились в Южном королевском яхт-клубе в Хэмбле. Шотландец по происхождению, Примроуз обосновался на южном побережье Англии и был моряком до мозга костей. Его обветренное чернобородое лицо вселяло большую уверенность. Созданные им проекты яхт имели широкую известность, а среди клиентов были такие люди, как сэр Фрэнсис Чичестер⁶ и Эдвард Хит⁷. Как яхтсмен-одиночка, Ангус обладал большим опытом океанских плаваний на небольших судах. Однажды посреди Атлантики его яхту перевернуло штормом и сорвало мачту, но он сумел вернуться домой под самодельным парусом и без посторонней помощи встать в док в Фалмуте. В октябре 1980 г. он исчез у мыса Чаттерис, когда направлялся вдоль восточного побережья США в Форт-Лодердейл по завершении одиночной трансатлантической парусной гонки.

⁶ Фрэнсис Чарльз Чичестер (1901–1972) – один из пионеров британской авиации и знаменитый яхтсмен-одиночка.

⁷ Эдвард Ричард Джордж Хит (1916–2005) – премьер-министр Великобритании в 1970–1974 гг.



Морской опыт Ангуса подсказывал, что гондолу можно сделать гораздо лучше. Он крайне скептически отнесся к тому, чтобы строить лишь плавающую спасательную капсулу, в которой люди полагались бы на сигналы о помощи своих многочисленных радиостанций. «Можно легко сделать ее самодостаточной и плыть домой самим, – сказал он. – Что же до раций, если они так необходимы, возьмите одну, все равно они никогда не работают!» Дон не собирался отказываться от радиооборудования, но понял, что его новый знакомый действительно знает море. И после того вечера, когда Дон ввел его в курс дела, стало ясно, что Ангус может гораздо лучше справиться с капсулой, чем сам Дон.

Через несколько недель Ангус представил проект прекрасной маленькой лодки, которая затем станет известна как «Аалко капсула» (*AALCO Capsule*). Она выглядела настолько идеальной, что Дон почти ничего не стал в ней менять, кроме мест крепления к воздушному шару. Но это был скорее воздухоплавательный момент, чем морской. 12 января 1978 г., после утверждения чертежа и получения расценок, Джон Морган дал добро на начало работ. «Аалко» была готова не только предоставить металл, но и заплатить Ангусу Примроузу за разработку проекта, а также оплатить производство капсулы компанией «Оллдэй алюминий лимитед» (*Allday Aluminium Ltd*), имеющей опыт в строительстве алюминиевых лодок. О такой удаче они и мечтать не могли. Им удалось решить проблему гондолы, не трогая основной бюджет. И, учитывая, насколько этот бюджет оказался растянут, трудно представить, как экспедиция обошлась бы без подобной помощи.

Верхняя часть шара не представляла больших проблем. Ее устройство Дон продумал еще пять лет назад, и теперь требовалось лишь изложить все это в деталях.

Внешняя оболочка должна была представлять собой обычный тепловой шар из нейлоновой ткани, пришитой к сетке несущих лент. Внутри нее помещалась газовая камера, поддерживающая сетку внешнего шара ровно так же, как это делает обычный водородный шар. Тепловой шар будет касаться газовой камеры только на вертикальных лентах, оставляя вздутые каналы для течения воздуха. Таким образом, горячий воздух от горелок сможет свободно циркулировать вокруг камеры и поддерживать ее температуру. Специальный клапан вверху обеспечит контролируемый выпуск гелия через маленькое круглое отверстие в тепловом шаре. Для спуска воздуха при приземлении в большинстве случаев используется разрывная панель, но двухкамерная конструкция делала этот вариант затруднительным. Поэтому в качестве альтернативы было решено установить механизм быстрого сброса капсулы, дабы ее не волокло при приземлении в ветреную погоду.

Внешний шар имел вполне традиционную конструкцию и был включен в производственный план «Кэмерон баллунз». В запасе еще оставалось несколько месяцев, и можно было не сомневаться, что все будет готово в срок. С газовой камерой, однако, дела обстояли сложнее. Фирма Дона никогда не делала газовых аэростатов. Технология их производства сильно отличается от тепловых шаров. Шить такие аэростаты нельзя, так как гелий очень быстро выйдет через отверстия от стежков. Ткань должна быть покрыта плотной пропиткой, а все стыки – надежно проклеены. Необходимо соблюдать максимальную осторожность и следить за тем, чтобы в шаре не было ни одной, даже самой маленькой, дырочки. Традиционно газовые аэростаты проверяют, заглянув внутрь через основание шара. Внутри должна быть полная темнота. Малейший лучик света означает утечку, которую необходимо устранить. Было бы глупо лететь через Атлантику на своем первом газовом шаре, и Дон решил обратиться к опытным производителям. Он отправил эскиз главному британскому изготовителю надувных конструкций и стал ждать смету. Полученная цифра в 27 000 фунтов при общем бюджете экспедиции в 35 000 повергла его в шок. Тогда он обратился к своему старому другу Хорсту Хассольду, выпускавшему газовые аэростаты в немецком Аугсбурге. Тот объявил цену в 20 000, и Дон начал понижать, что построить такой шар сильно дешевле не удастся. Возникла неразрешимая проблема, поскольку «Занусси» была категорически против увеличения бюджета.

11 января 1978 г. Дон нанес визит в компанию X, занимавшуюся производством ламинирующих пленок. Используя полиэстеровую пленку, ламинированную поверх обычного тканого материала для воздушных шаров, они могли сделать газонепроницаемую ткань, которая была бы намного легче обычной ткани газовых аэростатов. Компания имела собственный надежный метод склейки горячим расплавом. Все это стоило примерно 5000 фунтов, включая работу. Шар получился бы не самый крепкий, но для одного раза вполне пригодный. Это было единственное доступное решение. Получив образец ткани и клейкую ленту, «Кэмерон баллунз» сделала в один из уик-эндов маленький газовый шар. Дон накачал его гелием и подвесил на

заводские пружинные весы. Результат оказался отличным: в течение трех недель показания весов снижались очень умеренно. Однако прочность склейки соединений казалась Дону недостаточной, и в X сказали, что у них есть новый, более сильный и высокотемпературный клеящий материал. Представленные образцы показали себя хорошо, и можно было спокойно приступать к производству ткани.

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.