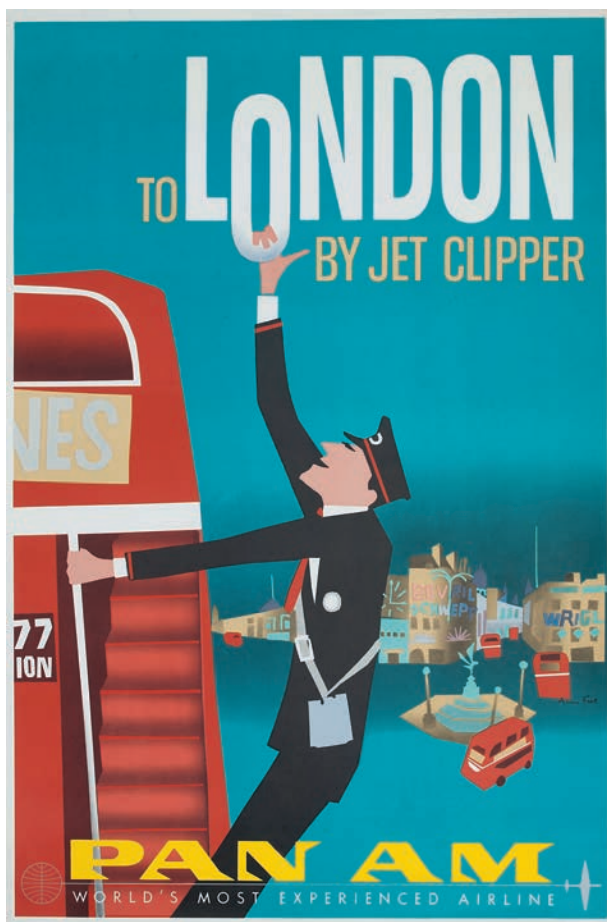




— Breitling Navitimer
B01 Chronograph 43
Pan Am напоминает
о небе прошлого века

И «экономический класс». До этого через океан летали только богачи. Европейцы чуть не взбесились, обвиняя компанию в демпинге, но мир смирился с возможностью бюджетных путешествий.

И новую систему терминалов в аэропорту с рукавами-трапами, сократившими время посадки до минимума, — это ведь было время, когда пассажиров не раздевали до трусов во имя безопасности.

И широкофюзеляжные самолеты — летающие дойные коровы дальнемагистральных линий.

Три исторические эпохи составили славу Pan Am. Первой была эпоха «клиперов», когда авиакомпания прокладывала регулярную линию через океаны из Нового Света в Старый. В то время на трассы вышли летающие лодки, настоящие небесные дворцы с удобствами кораблей и скоростями самолетов. Слово «Clipper» — в честь легендарных призовых парусников XIX века — с тех пор стало частью всех названий самолетов Pan Am.

Маршрут просуществовал лишь несколько месяцев. С началом войны летающие лодки были призваны в армию. А Pan Am дождалась победы и новой возможности связать Соединенные Штаты с Европой. Компания получила от авиастроителей Lockheed самые красивые винтовые машины на свете — «Констеллейшн». Это был первый настоящий трансокеанский пассажирский самолет. Уже в 1947 году была открыта регулярная кругосветная линия, которую обслуживал Constellation L749 Clipper America.

Третья историческая эпоха Pan Am началась в 1950-х, когда небом стали распоряжаться хозяева реактивных лайнеров. Эти машины наперегонки строили Америка, Франция, Англия и СССР. Выиграла Америка — «Боинг 707» стал главным самолетом мира на ближайшие десятилетия. Британская «Комета» оказалась ненадежной, как и французская «Каравелла». В Москве же сначала проектировали реактивные бомбардировщики, а уже потом думали, куда бы там посадить пассажиров.

Строго говоря, знаменитый 707-й тоже был потомком самолета-заправщика, но с самого рождения все в нем было рассчитано на комфорт. Boeing строил его вместе с Pan Am, внимательно прислушиваясь к требованиям авиакомпания.

И первый реальный полет 707-го с пассажирами 26 октября 1958 года был панамовским — Нью-Йорк—Париж с дозаправкой на Ньюфаундленде. На Seven-Oh-Seven люди спокойно и буднично отправлялись в Америку и через день возвращались обратно. Еще далеко было до баловства сверхзвуковых «Конкордов» («Дорогая, лечу в Париж на обед, ужинаем дома»), но 10 часов 45 минут были вполне представимой временной дистанцией. Именно столько провела на борту Clipper Defiance группа The Beatles, когда летела в 1964-м в Нью-Йорк.

Количество пассажиров увеличилось настолько, что в главных точках силы мира пришлось строить новые аэропорты, которые стали едва ли не главными зданиями конца XX века — храмами и стадионами одновременно. Последнее, что сделал на своем посту знаменитый многолетний глава Pan Am Хуан Триппе, — попросил у Boeing новый сверхвместительный трансокеанский лайнер — будущий B747, прозванный Jumbo Jet по имени легендарного слона. Летающие слоны изменили представление о полетном комфорте и обрушили всю иерархию мировых аэропортов, если они не могли принимать эти суперсамолеты, они были обречены на прозябание.

Но и в кабинах реактивных американских лайнеров летчики все так же носили на запястье швейцарские часы. Breitling был не просто надежным прибором для определения времени — он имел круговую логарифмическую линейку, то есть был наручным калькулятором, если не компьютером.

Новые часы Navitimer 1 B01 Chronograph 43 Pan Am Edition спроектированы в духе первых Navitimer, с таким же круговым кольцом, вращающимся для расчетов в двух направлениях. Конечно, чтобы бегло считать на них, надо немного подучиться, но советские школьники, которым давали вместо калькуляторов логарифмические линейки, легко с этим справлялись. Среди отличий — новый мануфактурный механизм B01. Хронограф с 70-часовым запасом хода помещен в стальной корпус 43 мм с синим циферблатом и посеребренными хронографическими «озерцами». Окошко даты — между отметками 4 и 5 часов. Авиакомпания Pan Am проложила путь через два океана и летала во все столицы всех государств, не зря ее эмблемой был земной шар. Эту эмблему можно увидеть теперь на задней крышке из сапфирового стекла. Часы могут иметь стальной браслет, стандартный или плетеный, но я бы предпочел третий вариант, кожаный классический ремешок: винтаж, говорите, так уж подавайте винтаж.