**Сумасшедшая жизнь Говарда Хьюза**

Михаил Ковальчук

Один из богатейших людей своего времени и самый знаменитый «свихнувшийся миллиардер» в истории, Говард Хьюз ни в чем не знал меры и презирал слово «невозможно»

**Говард Хьюз (1905-1976)**

Родился в Хьюстоне в семье владельца компании, производившей бурильную технику. Осиротев в 19 лет, Хьюз не растранжирил отцовские миллионы, как это нередко случается с юными наследниками, а проявил недюжинную деловую хватку и создал в итоге огромную финансовопромышленную империю, а сам стал одним из богатейших людей мира. Эксцентричность, в конце жизни перешедшая за грань безумия, сделала Хьюза одной из главных культовых фигур XX века.

Режиссер и киномагнат, летчик и авиапромышленник, злостный неплательщик налогов, эксцентричный изобретатель и голливудский плейбой, он любое свое начинание рассматривал прежде всего как возможность установить новый рекорд. Если ставил фильм, то с невиданными бюджетом и спецэффектами. Если строил самолет, то самый быстрый или самый большой в мире. Если «баловался» изобретательством, то в самых неожиданных областях — от автоматизированной больничной койки и лифчика без бретелек до невероятных для своего времени схем ухода от налогов.

И в личной жизни этот кумир желтой прессы остался верен себе. В молодости его донжуанский список включал самых знаменитых звезд Голливуда, а к концу жизни мучившие Хьюза фобии привели к настоящему безумию и долгим годам добровольного заточения.

**Папенькин сынок**

Начало карьеры будущего магната, родившегося в 1905 году в Техасе, никак не укладывается в канон Великой Американской Мечты. Говарду Хьюзу не было нужды начинать уличным чистильщиком обуви, чтобы впоследствии стать магнатом, — он уже был сыном миллионера. Е го отец в начале Х века удачно запатентовал собственное изобретение — «трехконусный» чудо-бур, пробивавший самые твердые породы, и в разгар техасского нефтяного бума в 1909 году основал в Хьюстоне успешную компанию Hughes Tool Company, производившую бурильную технику.

От отца-изобретателя Хьюз перенял страсть ко всему «механическому ». В 11 лет юный вундеркинд заставил говорить о себе весь Хьюстон, сконструировав первую в городе радиостанцию. Годом позже местные газеты обошло фото Хьюза — первого в Хьюстоне мальчишки, ставшего обладателем «моторизованного велосипеда» (его 12-летний паренек собрал из старого парового двигателя). И уже в 14 лет Хьюз начал посещать местные летные курсы, навсегда заболев авиацией.

Мать, род которой происходил от настоящей королевы (дочери французского короля Екатерины Валуа, в XV веке выданной замуж за короля Англии Генриха VI), наоборот, привила сыну почти патологическую неприязнь ко всему «органическому», в частности к микробам. Материнские заботы о здоровье отпрыска сами по себе были чем-то болезненным — Говарда не отпускали в школу, тем более в летние лагеря, при малейшем намеке на появление инфекции, и эта наследственная фобия еще не раз даст о себe знать в жизни Хьюза.

А окончательно «добила» его психику (хотя выяснится это далеко не сразу) скоропостижная смерть обоих родителей — в 1922 году умерла мать, а двумя годами позже инфаркт настиг отца. Но потрясенный этим двойным ударом 19-летний Говард тем не менее тут же проявил редкую для его возраста деловую хватку, вполне достойную покойного отца.

По законам штата Техас несовершеннолетнему сыну Хьюза-старшего, не успевшего изменить завещание после смерти жены, полагалось лишь 75% отцовского наследства, а остальными 25% до совершеннолетия Говарда на правах опекуна владел его дядя. Ждать еще два года до вступления в полные права наследства (до этого Говард не мог распоряжаться и «своими » тремя четвертями) в планы Хьюза не входило, и с помощью нанятого ушлого адвоката он нашел выход.

На свет появился некий документ, удостоверяющий, что завещание Хьюза-старшего было составлено не в Техасе, а в соседнем штате, где совершеннолетним считается человек, которому исполнилось 18, а не 21 год. Дядя постарался оспорить иск племянника, но проиграл процесс, и в результате Говард Хьюз к своему двадцатилетию получил в полную собственность отцовскую компанию. Теперь у него в руках был неплохой стартовый капитал (около $7 млн.) для начала собственного дела. И этим делом стало не производство бурильной техники для техасских нефтяников, а нечто совсем иное — кино.

**Налет на Голливуд**

Вскоре после смерти отца Хьюз бросил учебу в университете, женился и отправился завоевывать Голливуд.

Там к «парню, родившемуся с золотой ложкой во рту» (так в Америке называют «золотую молодежь», которой путь в жизни облегчают деньги родителей) поначалу отнеслись с прохладцей. Кинобизнес — не «нефтянка», тут нужен особый талант, и многие выскочки с большими деньгами набивали себе в Голливуде шишки, прежде чем освоили искусство снимать и продавать фильмы. Однако молодой режиссер и продюсер не стал постигать киношную науку с азов, а нанял первоклассных профессионалов. А заодно и сам кое-чему подучился — разобрал и собрал камеру, которую прежде в руках не держал, освоил, как надо «ставить свет» и работать за монтажным столом.

Уже вторая картина новоиспеченного киношника — «Два арабских рыцаря» — принесла Хьюзу в 1929 году только что учрежденную премию Американской киноакадемии («Оскаром» ее стали называть позднее) в номинации «Лучший комедийный режиссер». И две следующие ленты также удостоились номинаций на ту же премию.

А в 1930 году состоялся триумф Хьюза — режиссера и продюсера: на экраны вышел его самый амбициозный кинопроект, фильм об английских летчиках Первой мировой войны — «Ангелы ада». На производство этого блокбастера с беспрецедентными съемками воздушных боев Хьюз истратил свои личные $3,8 млн. — в те времена деньги также невиданные. Впрочем, рекордным в той кинопостановке было все — и закупленный для съемок «самый большой частный авиапарк в мире» (87 самолетов, которые «съели» почти миллион долларов), и время работы над фильмом (три года), и даже число аварий и жертв. Картина стоила жизни трем пилотам, разбился и получил травмы сам Хьюз, снимавший многие эпизоды воздушных боев, одновременно пилотируя аэроплан. Кроме того, к моменту завершения работы над картиной «великий немой», как называли ранний кинематограф, наконец-то «заговорил» — и Хьюзу пришлось заново переснимать многие сцены — теперь уже со звуком. Наконец, в картине дебютировала первая «платиновая блондинка» Голливуда — будущая звезда Джин Харлоу.

Все эти испытания были не напрасны — фильм стал киноклассикой и побил все рекорды кассовых сборов. Впрочем, об этом периоде карьеры Хьюза впечатляюще рассказал недавний фильм «Авиатор», так что можно добавить лишь некоторые детали, в картине Мартина Скорсезе совсем или почти не отраженные.

С самого начала своей кинокарьеры Говард Хьюз заслужил репутацию enfant terrible Голливуда. Его фильм о гангстерах «Человек со шрамом» цензура два года не выпускала на экран, усмотрев в картине «насилие и непристойности». Непристойными цензоры посчитали эпизоды, в которых главарь мафии испытывает отнюдь не братские чувства к родной сестре. Следующий фильм сороковых годов — «Отверженный» (обе картины Хьюз только продюсировал) — о знаменитом бандите Малыше Билли также застрял «на полке» на три года. В этом «сексуальном вестерне », изобиловавшем смелыми для своего времени сценами, дебютировала еще одна звезда — Джейн Расселл.

К заслугам Хьюза можно отнести и то, что он первым разглядел в голливудской старлетке и обладательнице роскошного бюста будущий секс-символ Америки. А для того, чтобы еще более подчеркнуть природные прелести Расселл, прямо на съемочной площадке набросал схему принципиально нового интимного предмета дамского туалета — известный сегодня всем женщинам бюстгальтер без бретелек. Догадайся автор столь практичного изобретения, имевшего триумфальный успех, запатентовать новинку, и один этот патент сделал бы Хьюза миллиардером.

Однако впоследствии он лишь вяло отшучивался от журналистов: «Подумаешь, изобретение — не сложнее Бруклинского моста...» Свои миллиарды Хьюз заработал совсем на ином поприще. Голливуд был для него лишь творческой разминкой. Хьюз ставил и продюсировал фильмы один амбициознее другого, часто тратя на их производство больше денег, чем они приносили в прокате, успевая при этом заводить роман за романом. Со своей первой женой киномагнат развелся после пяти лет совместной жизни, поскольку эта жизнь была «совместной» еще с несколькими десятками, если не сотнями первых красавиц Голливуда. В 1957 году он женился во второй раз — на актрисе Джин Петерс, но на сей раз «супружеские отношения» по большей части поддерживались посредством телефона — к тому времени Хьюз уже окончательно сошел с ума, о чем речь пойдет ниже... И все эти годы, проведенные в киностолице мира, режиссер, продюсер и герой желтой прессы не переставал отдаваться, как оказалось, главной страсти своей жизни — авиации.

**Все выше, и больше, и быстрее**

Быстро получив пилотскую лицензию, Хьюз в 1930-х годах создал собственную авиакомпанию Hughes Aircraft, поначалу арендуя лишь «угол» в помещении более крупной Lockheed в пригороде Лос-Анджелеса. Впрочем, серийная авиатехника и рутинные авиаперевозки Хьюза мало интересовали. Прирожденный рекордсмен, Хьюз предпочитал строить «штучные» машины, которые сам же и пилотировал и на которых бил рекорд за рекордом. Создание скоростного самолета Hughes H-1 Racer стоило Хьюзу более $100 тыс., не говоря уж о полутора годах жизни, — но зато в феврале 1937 года Хьюз развил на этом самолете скорость 566 км/час, установив мировой рекорд. Спустя полтора года на усовершенствованной модели летчик совершил трансконтинентальный перелет из Лос-Анджелеса в Нью-Йорк также за рекордное время — 7 часов 28 минут и 25 секунд. Многие считают, что именно с H-1 были «слизаны» знаменитые истребители Второй мировой — японский Mitsubishi Zero, немецкий Focke-Wulf FW190, американский Grumman F6F Hellcat и др.

В июле 1938 года Хьюз установил еще один рекорд, облетев северное полушарие за 91 час. Но на сей раз рекордсмен воспользовался «чужой» машиной — двухмоторным Lockheed 14-N Super Electra с экипажем из четырех человек. Тогда Хьюза Нью-Йорк встречал, как в 1961-м Москва — Юрия Гагарина. В годы войны фирма Hughes Aircraft трудилась над «госзаказом », конструируя для ВВС самолеты-разведчики. А в июле 1946 года авиационная карьера главы фирмы могла в одночасье и закончиться. Пилотируя экспериментальный самолет-разведчик XF-11 в небе над Лос-Анджелесом, Хьюз потерпел аварию, закончившуюся «жесткой посадкой» на территории престижного района Беверли-Хиллз. Результатом ее стали разбитый и сгоревший из-за взрыва бензобаков самолет, три разрушенных дома и серьезные травмы пилота — множественные переломы и ожоги третьей степени.

Более всего Хьюз был рад, что не пострадал его мозг, и прямо в больнице набросал эскиз своего очередного изобретения. Это была автоматизированная больничная койка, управляемая тридцатью сервомеханизмами и снабженная «водным матрасом », облегчающим страдания больного. Сегодня нечто подобное имеется в каждой уважающей себя лечебнице, но и на сей раз Хьюз даже не подумал оформлять патент.

Дальнейшие события показали, что травма головы, вероятно, все-таки имела место. Многие авторы связывают странности в поведении Хьюза, закончившиеся полным безумием, именно с той роковой травмой. Вторым фатальным результатом полуторамесячного пребывания Хьюза в больнице стало то, что вышел он из нее законченным наркоманом. Сначала врачи, полагавшие, что спасти больного не удастся, накачивали его морфием, а затем, убедившись, что муки пациента вовсе не предсмертные, перешли на кодеин. И все последующие 35 лет жизни Хьюз уже не мог обходиться без «стимуляторов».

Самым знаменитым и эксцентричным авиационным проектом Хьюза стал знаменитый гигантский транспортный гидроплан H-4 Hercules, прозванный «Еловой гусыней» (Spruce Goose). Получив во время войны от оборонного ведомства 18-миллионный контракт на строительство в течение трех месяцев трех огромных гидропланов, предназначенных для переброски по воздуху американских солдат через океан (плавучие транспорты становились легкой мишенью для немецких субмарин), Хьюз, будучи патологическим перфекционистом, смог построить лишь одну летающую модель. Да и то в 1946-м, когда война уже год как закончилась.

Но зато это был самый большой самолет в мире! А по размаху крыльев (90 метров!) остается таковым и поныне. Гигант весом в 200 тонн, рассчитанный на перевозку 750 солдат, был построен в основном из дерева (правда, на «Гусыню» пошла не ель, а береза), поскольку контракт запрещал использование в военное время для опытной модели «стратегического сырья», в частности алюминия. Но самое главное — этот исполин летал! В чем 2 февраля 1947 года убедилась вся Америка — вместе с членами правительственной комиссии, уже готовой начать расследование «нецелевого использования средств». В тот день раздраженный нападками правительственных бюрократов Хьюз лично поднял «Гусыню» в воздух, покружил несколько минут на двадцатиметровой высоте над пляжами Лонг-Бич, а затем посадил деревянного крылатого исполина на океанскую гладь рядом с пляжем — к восторгу приглашенных на борт журналистов и собравшихся на земле тысячных толп.

Тем не менее проект был закрыт, и больше «Еловая гусыня » в воздух не поднималась. Два последних десятилетия прошлого века крылатый гигант исправно выполнял роль главного аттракциона в Лонг-Бич — по соседству с таким же «динозавром », но морским — лайнером Queen Mary. А в 1995 году компания Walt Disney, владевшая самолетом, продала его авиамузею в штате Орегон.

**Бои федерального значения**

Не менее экстравагантными — но весьма эффективными — были «изобретения» Говарда Хьюза в сфере налогообложения. Точнее, «налоговычитания», поскольку среди многочисленных фобий авиамагната наряду с микробами присутствовало и органическое неприятие налоговых инспекторов. Чтобы минимизировать контакты с последними, злостный неплательщик одним из первых стал активно прибегать к такой палочке-выручалочке, как представление собственного бизнеса в виде... благотворительной деятельности, налогом не облагаемой!

В 1948 году глава Hughes Aircraft Company создал новое подразделение — Hughes Aerospace Group (с 1961 года — Hughes Space & Communications Company), а спустя пять лет передал весь пакет акций своей компании вновь созданному им же Медицинскому институту своего имени (Нoward Hughes Medical Institute). Таким образом, крупнейший аэрокосмический и оборонный «господрядчик» превращался в филантропическую организацию — буквально лопавшуюся от денег, но имевшую все положенные налоговые льготы. Полвека назад такие схемы работали — несмотря на их очевидную абсурдность! (Уже после смерти Хьюза, в 1985 году, «институт» продал Hughes Aircraft компании General Motors за $5,2 млрд., а спустя два года та перепродала авиаподразделение группе Raytheon, а аэрокосмическое и коммуникационное — компании Boeing.) Среди других ноу-хау Хьюза в этой тонкой сфере можно назвать еще знаменитые «судебные иски» его бывших сотрудников против... самого Хьюза. Дело в том, что Хьюз привлекал на работу самых ценных топ-менеджеров, суля им баснословные «выходные пособия » после окончания работы в компании. И держал обещание, поскольку не платил с обещанных бонусов, в ряде случаев достигавших миллионов долларов, налогов на зарплату! Как ему это удавалось? Очень просто. При приеме на работу новый сотрудник подписывал некий «секретный » контракт, в котором был любопытный пункт: после того как сотрудник покинет компанию, Хьюз обязывался публично шельмовать его в печати. После чего «обиженный» экс-сотрудник обращался в суд с иском о защите чести и достоинства, выигрывал суд и получал денежное возмещение от компании Хьюза. Весь фокус состоял в том, что по закону подобные выплаты по судебным искам не облагались налогом — в отличие от зарплат и премий!

Наконец, в последние десятилетия жизни авиамагнат предпочитал проживать в отелях, перебираясь из одного в другой и из штата в штат. Благодаря этому трюку у миллиардера формально не было постоянного места проживания в каком-либо из штатов, а с «бомжа» какой подоходный налог?! Когда закон изменился в сторону ужесточения (теперь налогообложению конкретного штата подвергался каждый американец, проведший в нем более 180 дней в году), Хьюз ограничил свое пребывание в отелях конкретного штата тремя месяцами, после чего спокойно перебирался в другой штат.

Неменьшим упорством отличались и его битвы с антимонопольным законодательством.

В 1939 году Хьюз за $7 млн. купил 25% акций тогда еще малоизвестной компании Transcontinental & Western Air.

Спустя два года он уже владел контрольным пакетом компании, после войны превратившейся под руководством Хьюза в одного из крупнейших игроков на рынке мировых авиаперевозок — Trans World Airline (TWA).

Федеральное антимонопольное законодательство запрещало одному и тому же физическому или юридическому лицу одновременно строить самолеты и заниматься авиаперевозками, однако неутомимый Хьюз и тут быстро нашел выход. В поисках замены устаревшему авиапарку TWA, основу которого составляли модели Boeing 307, Хьюз вспомнил о своих давних и прочных связях с главным конкурентом Уильяма Боинга — компанией Lockheed. А она тайком от всех наняла некоего талантливого авиаконструктора, под руководством которого был разработан и выпущен в серию новый авиалайнер Constellation, став ший настоящей «звездой» авиатрасс пятидесятых. Первая партия Constellation, естественно, была продана компании TWA, потому что конструктором чудо-лайнера был... Правильно, ее президент и владелец! Справедливости ради нужно сказать, что вскоре сам Хьюз отметился на ниве «борьбы с монополизмом», потеснив тогдашнего монополиста на трансатлантических трассах — компанию Pan American. Этому способствовала увлекательнейшая интрига в вашингтонских коридорах власти, достойная отдельной книги. В ходе ее Говард Хьюз впечатляюще продемонстрировал, что, когда это служило его интересам, он тоже преисполнялся духом священной борьбы с монополистами.

Короче, ничего личного — только бизнес!

**Бизнес на больную голову**

Со временем подобные «фигуры высшего пилотажа» переполнили чашу терпения властей, и в 1966 году федеральный суд нашел в действиях авиамагната конфликт интересов, оштрафовав Хьюза на $137 млн. и вынудив его продать свою долю в TWA. Хьюз не стал артачиться и быстро вернул потерянные деньги — спустя несколько дней после судебного вердикта он выбросил на биржу все свои 78% акций TWA, к тому времени грамотно подняв их цену, и за день заработал на этой операции $500 млн. Распорядился он этой суммой тоже оригинально — скупил половину Лас-Вегаса! Впрочем, в последние десятилетия жизни магната достоянием гласности стали другие его странности — а к концу ее никто в Америке не сомневался, что один из богатейших сограждан сошел с ума. Уже в 1950-е годы у Хьюза обнаружились симптомы серьезного психического заболевания — обсессивно-компульсивного расстройства (OCD), которым, кстати, страдала и мать Хьюза. Е го боязнь инфекции превратилась в настоящую манию, а обычная для «гения» отчужденность — в паранойю. Хьюз перестал видеться со своими сотрудниками и близкими, предпочитая общаться с ними с помощью записок и телефона. Постепенно он полностью изолировал себя от мира, оставив рядом с собой лишь нескольких верных мормонов-телохранителей и переселяясь инкогнито из отеля в отель, из штата в штат, из страны в страну.

Кроме микробов Хьюз панически боялся докторов, негров, яркого света, ядерных испытаний...

Он перестал стричься и бриться, не снимал стерильных перчаток, отощал и уже не слезал с наркотиков, которые колол себе сам, не доверяя врачам. Еще одним его «увлечением» стала тотальная и абсолютно безумная скупка ресторанных и гостиничных сетей в родном Техасе. Ранее он проделал то же самое в Лас-Вегасе, но тогда в этом была какая-то логика: Хьюз искренне верил, что «выкупит» игорную столицу у мафии и превратит город в олицетворение респектабельности и «гламура»!

Самое удивительное, что созданная Хьюзом империя, несмотря на неадекватность ее главы, процветала! А Хьюз еще и находил время и силы на участие (разумеется, заочное) в судебных процессах против «клеветавших » на него журналистов.

Бульварная пресса несколько раз «хоронила» безумного миллиардера, но всякий раз слухи о его смерти оказывались «слегка преувеличены». И лишь в апреле 1976 года очередная новость о смерти Говарда Хьюза подтвердилась — хотя где конкретно он умер и при каких обстоятельствах, до сих пор доподлинно не известно. Зато точно известно, что для опознания покойника пришлось поднимать картотеку отпечатков пальцев ФБР, поскольку иным способом признать в отощавшем и заросшем безумце бывшего плейбоя, авиатора и миллиардера не смог бы никто. Борьба за огромное наследство Хьюза длилась многие годы. Никакого завещания он не оставил, и вместо легитимного документа суды рассматривали всяческие сомнительные «мормонские завещания» с голографическими автографами покойного. В конце концов $2,5 млрд. в 1983 году были разделены между 22 родственниками Хьюза.

**Список литературы**

Журнал «Свой бизнес» 2008