



ЛАУРА ХИЛЛЕНБРАНД

ФАВОРИТ

ИСТОРИЯ ЛЕГЕНДЫ



УДК 821.111-31(73)

ББК 84(7Coe)-44

X45

Laura Hillenbrand

Seabiscuit: An American Legend

Перевод с английского *Сабиты Серазидиновой*

Хилленбранд, Лаура.

X45 Фаворит. История легенды / Лаура Хилленбранд ; [пер. с англ. С. Р. Серазидиновой]. — Москва : Колибри, Издательство АЗБУКА, 2026. — 480 с. — (Документальный fiction).

ISBN 978-5-389-29673-2

Америка, 1930-е годы. Великая депрессия, крупнейший экономический кризис в самом разгаре, и для большинства людей, уже отчаявшихся безвыходностью положения, единственной отдушиной становится ипподром с его драйвовыми гонками и непредсказуемым результатом. Именно здесь появляется будущая звезда всех газетных полос и радиостанций — невзрачная лошадка по кличке Сухарик, до ужаса вредный конь, прихрамывающий на одну ногу. Ее владелец — автомобильный магнат Чарльз Говард, тренер — затворник Том Смит, а жокей — бывшая звезда Поллард, имеющий большие проблемы со здоровьем. И поначалу в успех этого причудливого тандема поверить практически нереально: кто в здравом уме будет всерьез воспринимать хромого коня и больного жокея? Однако Сухарик доказывает: невозможное — возможно, и гонка за гонкой, победа за победой, завоевывает сердца любителей скачек.

Сумеет ли невзрачная лошадка обыграть абсолютного фаворита ипподрома и выиграть главный турнир по конному спорту — «Стотысячник»? Узнайте в книге Лауры Хилленбранд, основанной на реальных событиях и ставшей абсолютным бестселлером в США!

УДК 821.111-31(73)

ББК 84(7Coe)-44

ISBN 978-5-389-29673-2

Copyright © 2001 by Laura Hillenbrand

Reader's Guide copyright © 2001 by Laura Hillenbrand and The Random House Publishing Group, a division of Random House, Inc.

Excerpts from Daily Racing Form copyright © 2002 by Daily Racing Form, Inc.

Reprinted by permission.

All rights reserved.

Russian translation copyright © [Serazidinova S. R.]

© Серазидинова С. Р., перевод на русский язык, 2026

© Издание на русском языке, оформление.

ООО «Издательство АЗБУКА», 2026

Колибри®

*Никто никогда не живет полной жизнью,
кроме матадоров¹.*

Эрнест Хемингуэй. Фиеста

¹ Перевод В. М. Топер (*здесь и далее — примечания переводчика*).



Чарльз Говард, Рыжий Поллард и Том Смит
(КОЛЛЕКЦИЯ КИНЛЭНД-КУК)

ПРЕДИСЛОВИЕ

В 1938 году, после почти десяти лет крупнейшего кризиса¹, главным героем новостей был не Франклин Делано Рузвельт, не Гитлер и не Муссолини. Не стали им также ни папа римский Пий XI, ни бейсболист Лу Гериг, ни бизнесмен Говард Хьюз или актер Кларк Гейбл. Героем большинства газетных колонок в 1938 году был даже не человек. Им был низкорослый, кривоногий скаковой конь по кличке Сухарик.

Во второй половине десятилетия Великой депрессии Сухарик стал в США настоящей культурной иконой, пользуясь таким горячим и всеобщим обожанием, что оно выходило за пределы спорта. Когда он соревновался, его поклонники блокировали местные дороги, приезжали на специально организованных трансконтинентальных поездах «Сухарик экспресс», заполняли под завязку гостиницы и сметали

¹ Великая депрессия — крупнейший мировой экономический кризис XX в., начавшийся с биржевого краха в США в октябре 1929 г. и продолжавшийся до конца 1930-х. Характеризовался резким падением производства, массовыми банкротствами предприятий и банков, обвальным ростом, обнищанием населения и сокращением международной торговли.

всю еду в ресторанах. Они хранили свои рузвельтовские доллары в кошельках с его именем, скупали на Пятой авеню шляпы с его изображением и играли по меньшей мере в девять настольных игр, где он был главным героем. Настраивать радиоприемники на трансляции его соревнований по выходным стало традицией по всей стране, и слушали эти трансляции до сорока миллионов человек. Его присутствия было достаточно, чтобы побить рекорд посещаемости почти любого крупного ипподрома, и два из трех крупнейших по числу зрителей турнира за всю историю США прошли с его участием. В период, когда население страны было вполонину меньше сегодняшнего, семьдесят восемь тысяч болельщиков пришли на его последнее соревнование, что сопоставимо с аудиторией современных Супербоулов¹. До сорока тысяч поклонников наводняли ипподромы, чтобы просто посмотреть его тренировку, а тысячи других преодолевали ледяные бури и удушающую жару, чтобы одним взглядом увидеть его персональный восьмидесятифутовый вагон. Он скакал над Манхэттеном на громадных рекламных щитах и неделя за неделей, год за годом появлялся на страницах журналов «Тайм», «Лайф», «Ньюсуик», «Лук», «Пик» и «Нью-Йоркер». Его тренер, жокей и владелец по отдельности тоже стали героями, и каждое их движение освещали вспышки фотокамер.

Они пришли из ниоткуда. Маленький конь цвета грязи с вечно согнутыми передними ногами почти два сезона прозябал на самых низкосортных скачках, страдая от непонимания и неправильного обращения. Его жокей, Рыжий Поллард, юноша с печальным лицом, которого еще мальчиком

¹ Супербоул — финальный матч за звание чемпиона Национальной футбольной лиги США, самое популярное спортивное событие страны.

бросили в Монтане на импровизированном «ипподроме», выкошенном в траве посреди поля. До встречи с Сухариком он долгие годы участвовал в боксерских поединках на деньги и терпел неудачи на ипподромах, таскал свое седло по бесконечным городкам, выносил побои до крови на боксерских рингах в захолустье, спал на полу в денниках¹. Тренер Сухарика, загадочный, практически немой объездчик мустангов по имени Том Смит, был беженцем с исчезающего Дикого Запада, который вынес с собой знания многих поколений о лошадиных секретах. Хозяин Сухарика, бывший кавалерист, рослый и энергичный Чарльз Говард, начинал мастером по ремонту велосипедов, пока не приумножил двадцать один цент до автомобильной империи.

В 1936 году в Детройте, в одно знойное августовское воскресенье, Поллард, Смит и Говард заключили неожиданный союз. Разглядев таланты, спавшие в коне и друг в друге, они принялись за восстановление Сухарика, что принесет ему (и им) славу.

Для команды Сухарика и для Америки начались пять суматошных лет, полных страданий и торжества. С 1936 по 1940-й Сухарик пережил целую полосу неудач, заговор и травму, с тем чтобы заявить о себе как об одном из самых феноменальных атлетов в истории. Наделенный высочайшей скоростью, тактической гибкостью и несокрушимой волей, он проехал более пятидесяти тысяч изнурительных миль по железной дороге, с чудовищным грузом одерживал победы над лучшими скакунами в стране и побил более дюжины рекордов ипподромов. Его непростое соперничество с триумфатором «Тройной короны» Боевым Адмиралом достигло пика в зрелищном матче, который до сих пор многие

¹ Денник (стойло) — огороженное место для индивидуально содержания лошади, бывают как стационарные, так и мобильные.

считают величайшим в истории скачек. Его невероятный, полный препятствий путь к победе в самом дорогом матче мира стал одной из наиболее знаменитых и растиражированных историй преодолений в спорте. Так, в 1940 году, пострадав от тяжелых травм, которые должны были положить конец их карьере, стареющий конь и его жокей вместе вернулись на ипподром в попытке завоевать единственный приз, ускользнувший от них.

А за путем, проделанным маленьким конем и мужчинами, замороженно следили тысячи американцев. Людей привлекал не только успех. Их привлекала история.

Она началась, когда молодой человек сел в поезд, следующий на Запад.



*Говард за рулем своего гоночного «бьюика»,
Сан-Франциско, 1906 год*
(ПОЛКОВНИК МАЙКЛ ГОВАРД)

ЛОШАДИ ОСТАЛИСЬ В ПРОШЛОМ

Чарльз Говард напоминал громадный несущийся поезд, на который нужно либо запрыгнуть, либо убраться с его пути. Когда он влетал в комнату с сигаретой в руке, люди невольно тянулись за ним, как рыбки за акулой. В 1935 году Говарду было пятьдесят восемь, это был высокий, импозантный мужчина; он носил дорогие костюмы и разъезжал на большом «бьюике». Но секрет был не в его внешности. Он жил на ранчо в Калифорнии, таком огромном, что стоило один раз свернуть не туда — и вы пропали навсегда. Но и не в этом было дело. И не в громком голосе или длинных речах — наоборот, он удивлял своей мягкостью, сердечной и тихой манерой общения. Людей притягивало что-то неосязаемое, то, как он держался. Чарльз Говард излучал какую-то непреклонную настойчивость, и людям казалось, что мир всегда будет исполнять его желания.

В один из дней 1903 года, когда до больших автомобилей, ранчо и богатства было еще далеко, Говард вступил во взрослую жизнь, не имея ничего, кроме того самого чувства предназначения и двадцати одного цента в кармане. Он покачивался в вагоне поезда, который, извиваясь, полз по трансконтинентальной железной дороге из Нью-Йорка

на запад. В 26 лет он был красив, обладал прекрасными манерами и живым воображением. Волос у него было гораздо больше, чем могли бы предположить люди, знавшие его позже, а годы, проведенные в седле в военном училище, научили держаться прямо, несмотря на внушительный рост молодого человека.

Говард родился и вырос на Восточном побережье, однако отличался настоящей западной непоседливостью. Он попытался обуздать ее, записавшись в кавалерию, чтобы участвовать в Испано-американской войне¹, однако подхватил дизентерию и так и не успел покинуть тренировочный лагерь Кэмп-Уилер в Алабаме. Уволившись из армии, он устроился в Нью-Йорке чинить велосипеды, увлекся велосипедными гонками, женился и стал отцом двух мальчиков. Жизнь была хороша, но на востоке Говард задыхался, его разум не находил себе покоя. Амбиции влекли его в бескрайнюю новую Америку по ту сторону Скалистых гор. В тот день в 1903 году он больше не смог сопротивляться: оставив позади все, что знал, и пообещав жене Фанни Мэй скоро забрать ее к себе, он сел на поезд, который привез его в Сан-Франциско.

У него с собой были сущие гроши, но он умудрился каким-то образом занять у знакомых достаточно денег, чтобы открыть небольшую ремонтную мастерскую на авеню Ван-Несс в самом центре Сан-Франциско. Там он возился с велосипедами и ждал, когда подвернется что-нибудь интересное.

Интересное подвернулось в виде потянувшейся в мастерскую вереницы мужчин с потерянными лицами. Это были эксцентричные личности, у которых было слишком много

¹ Испано-американская война 1898 г. — военный конфликт, в результате которого США отошли испанские владения — Куба, Пуэрто-Рико и Филиппины.

свободного времени, а в карманах водились лишние деньги, и они спускали пачки долларов на нелепые передвижные средства под названием «автомобили». Некоторые из них впоследствии горько об этом жалели.

Безлошадные повозки только начинали появляться в Сан-Франциско, и их дебют, казалось, обернулся полнейшим провалом — таким, от которого страдают все, кроме разве что историков. Потребители массово шарахались от этого «дьявольского изобретения». А те, кто все-таки вложился в автомобили, становились объектом насмешек и большой доли общественного презрения. В Сан-Франциско в 1903 году конные повозки еще не собирались сдавать свои позиции.

И не зря. Такие практичные на бумаге, в реальной жизни автомобили представляли угрозу для общества: они извергали выхлопы, вздымали клубы пыли, безнадежно увязали в самых безобидных лужах, затрудняли движение гужевого транспорта, а запряженные лошади бежали прочь от оглушительной какофонии автомобильных гудков. Возмущенные законодатели отвечали шедеврами законотворчества: как минимум в одном городе водитель автомобиля должен был остановиться, выйти и зажечь сигнальную свечу всякий раз, когда в зоне видимости появлялась конная повозка. В штате Массачусетс попытались, но, к счастью, не смогли обязать водителей оснастить машины колокольчиками, которые звенели бы при каждом обороте колес. В некоторых городах полицейским дали право обезвреживать проезжающие автомобили с помощью веревок, цепей, проволоки и даже пуль, при условии, что они будут осторожны и постараются не пристрелить самих водителей. Сан-Франциско тоже не избежал этой законодательной волны: рассерженные власти добились принятия постановления, запрещающего автомобилистам заезжать на территорию

Стэнфордского университета и во все туристические места, что фактически вывело автомобили за черту города.

Были и другие препятствия. За самый дешевый автомобиль просили в два, а иногда и в три раза больше годовой зарплаты рядового горожанина в пятьсот долларов, а все, что вы получали, — четыре колеса, кузов и мотор. «Аксессуары», такие как бамперы, карбюраторы и фары, приходилось покупать отдельно. Даже завести машину (а тогда их заводили, вращая стартер) было той еще задачей: в отсутствие заправок водители должны были тащить пятигаллонные канистры в местную аптеку, платить по 60 центов за галлон и надеяться, что аптекарь не зальет вместо бензина бензол. Врачи советовали женщинам держаться от автомобилей подальше, пугая медленным отравлением ядовитыми газами. Некоторые храбрые представительницы слабого пола стали носить дурацкие «чепцы с ветровым стеклом»: тканевые шары размером с арбуз с маленьким стеклянным окошком, которые покрывали всю голову, не портя объемные викторианские прически. Еще одним кошмаром была навигация. Первые дорожные знаки в Сан-Франциско появились совсем недавно, их устанавливал предприимчивый страховой агент: в надежде привлечь клиентов, он ставил указатели в пригород, куда автолюбители уезжали, чтобы повеселиться на пикниках вдаль от взглядов разгневанных горожан.

Наконец, само вождение было непредсказуемым занятием. У первых привезенных в Сан-Франциско автомобилей был такой слабый двигатель, что они зачастую не могли одолеть холм. Уклон Девятнадцатой авеню бросал настоящий вызов моторам тех лет, и местные часто собирались, чтобы посмотреть, как очередная машина будет силиться взобраться вверх. Вскоре хрупкая конструкция автомобилей и их общая немощь стали предметом насмешек. На одной

из карикатур того времени была изображена богатая пара, стоящая на обочине рядом со своей безвременно почившей повозкой. «Богатые бездельники», — гласила подпись.

Там, где жители Сан-Франциско видели лишь неудобство, Чарльз Говард видел возможности. Автомастерских еще не существовало, да их и не могло быть — лишь единицы, считавшиеся безумцами, владели автомобилями. Водителям некуда было идти, когда машина ломалась. Ближайшим аналогом автомеханика был мастер по ремонту велосипедов, а мастерская Говарда была удачно расположена вблизи районов, где жили богатые владельцы автомобилей. Вскоре после того, как он обосновался в городе, они потянулись в его мастерскую.

Говард любил безнадежные случаи: он принял вызов, поковырялся в двигателях и научился их чинить. Вскоре он уже посещал примитивные автогонки, которые устраивали в пригородах, а затем и сам начал принимать в них участие. Первая гонка в США состоялась всего за восемь лет до этого у городка Эванстон, штат Иллинойс. Тогда победитель вырвался вперед с головокружительной средней скоростью семь с половиной миль в час¹. Но к 1903 году мощность двигателей существенно возросла: в том сезоне участники гонки Париж — Мадрид двигались со средней скоростью 65,3 мили в час², что делало автогонки привлекательным зрелищем. Но это же приводило и к астрономическим потерям. Та же гонка Париж — Мадрид сопровождалась таким чудовищным количеством аварий, что ее пришлось прервать из-за «чрезмерного числа жертв».

Говарду стало казаться, что эти «диловины» могут привести его к успеху. Он решился на рискованный шаг: взял билет

¹ 12 км/ч.

² 105 км/ч.

на поезд, следующий на восток, сошел в Детройте и ухитрился договориться о встрече с Уиллом Дюрантом, управляющим компанией «Бьюик» и будущим основателем «Дженерал моторс». Говард сообщил Дюранту, что хочет заняться этим бизнесом, несмотря на все трудности, и произвел впечатление — так что Дюрант нанял его для организации дилерских центров и найма продавцов. Вернувшись в Сан-Франциско, Говард основал компанию «Пайонир мотор» на правах франшизы «Бьюика» и нашел для нее управляющего из местных. Однако, когда он явился с проверкой, его ждало разочарование: управляющий предпочитал продавать не «бьюики», а неповоротливые «томас флайеры»¹. Говард отправился в Детройт и убедил Дюранта, что справится и сам. Из кабинета он вышел владельцем франшизы во всем Сан-Франциско. Шел 1905 год, Говарду было всего двадцать восемь лет.

В Сан-Франциско он привез с собой три «бьюика». Рассказывают, что он сперва держал автомобили в помещении своей старой велосипедной мастерской на Ван-Несс, прежде чем перебрался в скромное здание на Голден-Гейт-авеню через полквартала. Тогда к нему переехала Фанни Мэй с детьми — нужно было кормить двух мальчиков, вскоре родились еще двое. Фанни Мэй не мог не тревожить выбор мужа — за два года враждебность жителей Сан-Франциско к автомобилям так и не утихла, Говард не сумел продать ни одной машины.

В 5:12 утра 18 апреля 1906 года земля под Сан-Франциско провалилась от гигантского толчка магнитудой 7,8 балла. Город обрушился за шестьдесят секунд. На развалинах разгорелись пожары, которые слились воедино и понеслись

¹ Марка автомобилей «Томас Флайер» выпускалась американской компанией E. R. Thomas Motor Company с 1900 по 1912 г.

к офису Говарда, поглощая по четыре квартала в час. Водопровод был поврежден, канализационные трубы опустели — тушить пожар было нечем. Лошади, которые должны были тянуть повозки, в страхе носились по улицам, ломали ноги на обломках и падали в изнеможении. Город, где не было других средств передвижения, остро нуждался в транспорте для перевозки пожарных и вывоза подальше от огня раненых, 3000 погибших и 225 000 потерявших кров. Спасаящиеся горожане предлагали тысячи долларов за лошадей, но найти их было невозможно. Из детских колясок мастерили каталки, к сундукам прибивали роликовые колеса и тащили самостоятельно. Оставался только один выход. «Мы вдруг осознали, как огромен Сан-Франциско, — писал очевидец событий. — Такие внушительные расстояния могли преодолеть лишь только автомобили».

Владелец трех автомобилей, которые прежде никто не хотел покупать, Чарльз Говард в один момент стал богатейшим человеком в городе. Ему удалось уберечь машины от огня, и он превратил их в кареты скорой помощи. Рассказывают, что он сам сидел за рулем, спеша забрать из руин пострадавших и доставить их к спасательным кораблям в бухте. Вероятно, в его машинах перевозили и огромное количество армейской взрывчатки, которую подрывали, чтобы остановить распространение огня.

19 апреля огонь оттеснил солдат и пожарных к району Говарда. Авеню Ван-Несс в полквартале от его офиса была самым широким проспектом в городе, и пожарные выбрали ее в качестве последнего рубежа. Пока огонь приближался, они выгрузили динамит из машин, разместили его в офисе Говарда и близлежащих зданиях и устроили взрыв до небес, чтобы расширить противопожарную полосу. В тот вечер пламя бушевало на руинах автосалона Говарда и подошло к авеню Ван-Несс. Обессиленные пожарные

не сдавались, и, хотя огонь горел еще два дня, он не смог перекинуться на другую сторону.

Говард лишился всего, кроме своих автомобилей, но у него была страховка. Пришедший к нему чек с компенсацией давал шанс безболезненно выйти из бизнеса, однако Говард был уверен, что у него получится убедить жителей своего нового города войти в эпоху автомобилей. Поддела за него уже сделало землетрясение, продемонстрировав большую практичность автомобилей в сравнении с гужевым транспортом. Спустя два дня после катастрофы арендовать конную повозку на сутки стоило пять долларов, а двухместную легковую машину — сто долларов. Все, что требовалось Говарду, — доказать надежность своих автомобилей. Возведя одну из первых временных построек после землетрясения, он загнал туда свои машины и занялся созданием нового имиджа для «бьюика».

Мало кто так хорошо осознавал важность имиджа, как Говард. Пожалуй, этим он был обязан своему отцу, Роберту Стюарту. Сколачивая огромное состояние в родной Канаде, он оказался в центре бизнес-скандала. И хотя его роль в нем до сих пор неясна, его дальнейшие действия свидетельствуют о полнейшем крахе: он покинул страну, сменил фамилию на Говард и провел остаток жизни, скитаясь по дорогим отелям и клубам по всему Восточному побережью. В качестве рода занятий он указывал «путешественник» и больше никогда не имел постоянного жилья и не оставался на одном месте долгое время. Меняя супруг как перчатки, он заработал дурную славу у светских журналистов за то, что избивал одну из своих жен и устраивал публичные скандалы с другими.

Чарльз Говард никогда не был близок с отцом. Ведь он рос среди чопорного высшего света, где репутация решала

все, и, безусловно, испытывал на себе последствия семейного бесчестия. Чарльз стал полной противоположностью отца: Роберт Стюарт Говард был богат, а его сын, по-видимому, отказался от привилегий, отправившись в путешествие на Запад почти без гроша в кармане; его отцу не хватало ни мотивации, ни самодисциплины, чтобы спасти репутацию — свою собственную и своей семьи, а Чарльз судил о себе по тому, как он выглядел в глазах других. Это занимало его мысли и граничило с одержимостью, всегда влияя на его решения и направляя по жизни. От природы или через практику, он превосходно понимал, как работает человеческое воображение и как на него воздействовать. Он умел поставить себя на место другого, и потому в личной жизни был приятным и обаятельным, щедрым и внимательным к людям без всякого притворства. А в жизни общественной он демонстрировал уникальный талант продвигать товар и дергать за ниточки.

Говард знал: чтобы привлечь внимание публики к своим автомобилям, нужно освещение в прессе. Он также знал, что продавцы автомобилей журналистам не интересны — чего не скажешь о лихих гонщиках. Надев шлем для американского футбола, белый шарф и защитные очки, Говард сел за руль и поистине дал жару: он летал в своих «бьюиках» на бешеных скоростях на ипподроме «Танфоран» и взбирался под немыслимыми углами по склонам вершин Дьябло и Гризли, проходил выматывающие проверки на прочность, длящиеся по двадцать четыре часа, и «заезды на выносливость», в которых участники кружили по местным дорогам, пока их замученные железные кони не взрывались или у них не отваливались колеса, — кто продержался дольше всех, выигрывал. Говард каждый год совершал какой-нибудь подвиг: сообщают, что он первым проехал по Долине Смерти и перебрался через заснеженные

склоны Сьерра-Невады на машине. Он серьезно рисковал — водители очень часто погибали. Не щадила судьба и сами машины: в финале первого соревнования на экономичность авто в Скаггс-Спрингс радостное празднование сменилось слезами, когда машина-победитель, израсходовавшая наименьший объем топлива, вдруг самовоспламенилась и сгорела дотла. Говард не знал страха и был чрезвычайно успешен, особенно на своем новеньком надежном «бьюике уайт-стрик». А во время, свободное от побед в чужих гонках, он организовывал свои собственные и агитировал остальных агентов «Бьюика» участвовать вместе с ним.

Репортеры обожали Говарда, ведь тот был настоящей находкой: смелый, энергичный, фотогеничный, с хорошо подвешенным языком. Он всегда делал что-то впечатляющее, а после всегда умел сказать остроумное словцо. Так, из руин Сан-Франциско родился идеальный союз: Говард давал прессе повод для яркого заголовка, а пресса давала ему публичность. Он и его «бьюики» превратились в местных знаменитостей.

Там, где пресса не справлялась, Говард и руководство «Бьюика» восполняли недостаток, заполняя город рекламными листами и буклетами, трубящими о каждой победе. Решающую роль в успехе сыграла дальновидность Говарда: он понимал, что победы в гонках на специально оборудованных автомобилях ничего не дают в плане рекламы, ведь потребители не собирались покупать гоночные машины. Поэтому он участвовал в соревнованиях на стандартных серийных моделях, точно таких, какие можно было приобрести в автосалоне. Говард также максимально помогал потенциальным покупателям превратиться из всадников в водителей: учитывая, что практически все клиенты покупали машины впервые, он давал бесплатные уроки вождения. Но что еще более важно — он начал принимать лошадей в счет

Литературно-художественное издание
Массовое издание

Әдеби-көркем басылым
Бұқаралық басылым

ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ FICTION

Лаура ХИЛЛЕНБРАНД

ФАВОРИТ ИСТОРИЯ ЛЕГЕНДЫ

Заведующая редакцией *О. Ро*
Ответственный редактор *А. Никтошенко*
Художественный редактор *М. Левыкин*
Технический редактор *Л. Силицына*
Корректоры *О. Левина, О. Ануфриева*
Верстка *В. Ермак*

В оформлении обложки были использованы иллюстрации следующих авторов
с сайта shutterstock.com: © Everett Collection, © adun kewmala, © DGIM studio, © Olenapoll.

Подписано в печать / Баспаға қол қойылды 27.05.2026.

Формат 60×88 1/16. Бумага офсетная. Гарнитура «Caslon 540 BT».

Печать офсетная. Усл. печ. л. 29,33.

Тираж 2000 экз. О-DCF-38806-01-Р. Заказ №

Изготовитель:
ООО «Издательство АЗБУКА» –
обладатель товарного знака КоЛибри
115093, Москва, вн. тер. г.
муниципальный округ Даниловский,
пер. Партийный, д. 1, к. 25
Тел. (495) 933-76-01, факс (495) 933-76-19
E-mail: sales@atticus-group.ru

Филиал ООО «Издательство АЗБУКА»
в г. Санкт-Петербурге
195112, Санкт-Петербург,
Малоохтинский пр.-т, д. 68,
БЦ «Регул», 2-й этаж
Тел. (812) 327-04-55
E-mail: trade@azbooka.spb.ru

www.azbooka.ru; www.atticus-group.ru

Отпечатано в России.

Өндіруші:
«АЗБУКА Баспасы» ЖШҚ –
КоЛибри тауар белгісінің иесі
115093, Мәскеу, қ. іш. аум.
Даниловский муниципалдық округі,
Партийный т.ш., 1-үй, к. 25
Тел. (495) 933-76-01, факс (495) 933-76-19
Эл. поштасы: sales@atticus-group.ru

Санкт-Петербург қаласындағы
«АЗБУКА Баспасы» ЖШҚ филиалы
195112, Санкт-Петербург,
Мало-Охтинский даңғылы, 68 ғимарат,
Регул бизнес орталығы, 2-қабат
Тел. (812) 327-04-55
Эл. поштасы: trade@azbooka.spb.ru

www.azbooka.ru; www.atticus-group.ru

Ресейде басып шығарылған.

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ о техническом
регулировании можно получить по адресу: <https://certification.atticus-group.ru/>.

Техникалық реттеу туралы РФ заңнамасына сай басымның сәйкестігін
растау туралы мәліметтерді мына адрес бойынша алуға болады: <https://certification.atticus-group.ru/>.

Знак информационной продукции (Федеральный закон № 436-ФЗ от 29.12.2010 г.)
Ақпараттық өнім белгісі (29.12.2010 ж. № 436-ФЗ федералдық заң)

16+