«ЛЗ» 1 ЯНВАРЯ 1989

* Встреча с интересным человеком

РИСК — МОЯ ПРОФЕССИЯ

Александр АРИСТОВ, каскадер, начальник участка трюковых съемок и игрового транспорта киностудии «Мосфильм»

Каждое утро начинается долгим путешествием по Ярославскому шоссе: от подмосковной Валентиновки, где живет Александр Аристов, до проходной киностудии «Мосфильм». Дорога знакома до бугорка, до малейшей неровности на осевой линии. И, кажется, если торопишься — «притопи» педаль газа, устрой «слалом» на шоссе. Ведь тебе — каскадеру с двенадцатилетним стажем — приходилось выполнять такие трюки сотни раз...

Но сидящий за рулем Аристов спокойно едет вместе с потоком автомобилей, скрупулезно выполняет предписания дорожных знаков и сигналы светофоров.

— Зачем испытывать судьбу? На скользкой дороге от случайностей никто не застрахован. Вокруг — люди, и каждый, поверьте, торопится не меньше нашего. Представьте на минуту если бы все вдруг вообразили себя асами...

— Вы мастерски водите все виды наземного автотранспорта. Уверен, что для человека вашей профессии риск в данном случае сводится «к нулю».

— Вопрос из серии традиционных. Почему-то сложилось представление о каскадерах, как об эдаких ухарях, сорвиголовах. Многие автоматически переносят особенности, присущие их профессии в обычную жизнь. Это расхожий стереотип, уйти от которого бывает непросто даже тем, кто хорошо знаком с нашей работой.

Рисковать по пустякам, ради забавы может только зеленый новичок. Чем выше класс каскадера, больше его профессиональный навык, тем меньше он допускает случайностей. Если вы сделали риск своей профессией, то должны, как шахматный гроссмейстер, просчитывать возможные варианты и исключить неожиданности.

— Но разве можно все предвидеть?

— Именно поэтому каскадер обязан быть предельно внимательным и рациональным. Риска в его профессии и так хватает с избытком.

Я тоже понял это не сразу. Как-то, не помню уже названия фильма, пришлось снимать удар лоб в лоб «Волги» с грузовиком. Конечно, были ремни безопасности, дуги, укрепляющие кузов, но... Это, пожалуй, самый страшный из всех трюков, которые приходилось выполнять. И с него началось мое «прозрение».

Начал детально обдумывать предстоящий эпизод, просчитывать трюк до мелочей. Ведь у нас нет школы каскадеров. И я, как и все, шел от стереотипа. Поручали перевернуть автомобиль, я понимал задание буквально.

Но разве трудно перевернуть машину? Это может сделать любой, различающий педали тормоза и газа. Другое дело — заранее указать место, откуда начнешь выполнять кульбиты. Дать гарантию режиссеру, что на втором перевороте машина пролетит над землей метра два, и наконец мелом провести черту — там, где искореженная груда металла застынет окончательно.

Такая точность даст возможность расставить камеры, свет, выбрать наиболее эффективный ракурс. То есть отработать эпизод на пределе возможностей. Дублей-то в таком деле не бывает.

— Я разговаривал с операторами последнего фильма «Счастливчик». В один голос они удивлялись, как удается рассчитать так точно полет автомобиля? Все подтвердилось до метра, машина везде была в фокусе.

— Помогают опыт и расчет. Подобный трюк приходилось делать сотни раз. Уже знаешь, сколько метров пролетит автомобиль, где он будет на крыше, а где у него рассыплется лобовое стекло. И, кроме того, заранее готовишься к «поездке». Ставишь разделитель тормозов, чтобы левая половина «прихватывала» раньше, перекачиваешь шины почти вдвое...

А в «Счастливчике» мы впервые применили пневмопушку. Когда водитель нажимает педаль тормоза, специальное устройство подбрасывает одну сторону автомобиля. Это делает трюк особенно зрелищным. Между прочим, подобное устройство не используется пока нигде, даже в Голливуде.

— Часто ли приходится изобретать новые устройства, реквизит?

— Во время съемок «Счастливчика» хотелось поэффектней сделать переворот «Жигулей». Соорудили колею длиной сто пятьдесят метров. По ней двигалась машина. В конце рельсов, смазанных солидолом для уменьшения сцепления, ставился крюк. С его помощью включались тормоза, и срабатывал запал пневмопушки.

Я усаживался в кабину «Жигулей» «на колени» к манекену. Затем разгонял автомобиль до пятидесяти километров. Перед концом колеи выпрыгивал из кабины на приготовленные для смягчения падения упаковки для яиц. Дверь на резинке механически за мной захлопывалась.

Затем все шло по плану. «Жигули» подбрасывало, и они начинали кувыркаться. Зрелище впечатляющее. Достаточно сказать, что по асфальту автомобиль летел шестьдесят семь метров! Конечно, ни один каскадер такие нагрузки бы не выдержал.

Никаких специальных устройств, предназначенных для каскадеров, у нас нет. И многое приходится изготовлять самому. В ковбойских фильмах во время потасовок в ход идут бутылки. Попробуйте разбить обычную стеклянную бутылку об голову! Думаю, подобный удар никто не выдержит.

Мы научились делать бутылки из особого материала. Внешне их не отличить от стеклянных. Но они легкие и рассыпаются на мелкие куски, не причиняя травм каскадеру. Чтобы найти рецепт пластмассы, пришлось съездить на химический завод в Ленинград. А затем, как средневековому алхимику, дома в Валентиновке несколько дней искать «философский камень». Здорово помучился, прежде чем получились бутылки с нужными свойствами.

— Уже давно ведутся разговоры о статусе каскадера, официальном признании права на существование этой профессии в штатном расписании студий. До сих пор нет школы каскадеров, нет тренировочной базы. И хотя практически ни один фильм сегодня не обходится без трюковых съемок, проблема остается в том же положении, что и пятнадцать лет назад.

— Недавно проводилась всесоюзная конференция, где была сделана попытка создать ассоциацию каскадеров. Но из-за отсутствия единства, разногласий, ожидаемых результатов она не принесла.

Думаю, с переходом киностудий на хозрасчет, родится и новая форма отношений. Давно назрела необходимость сделать каскадера равноправным членом союза творческих профессий. Ведь, по сути дела, каскадер — тот же актер. Его задача не только выполнить трюк, но и дублировать кого-то, играть чью-то роль.

Качество работы зависит от подбора каскадеров. Будет конкурс, соревнование, —значит, роль будут получать лучшие и наиболее способные. А сейчас мы не всегда можем даже посмотреть человека, узнать его возможности.

Правда, сделан первый шаг к созданию комплекса трюковых съемок киностудии «Мосфильм». Выделен земельный участок в Кунцеве, составлен проект. В будущем году начнется строительство. На территории комплекса предполагается сделать гараж, спортивный зал для тренировок, участок шоссе для трюков, склад реквизита и другие необходимые для тренировок и съемок сооружения.

— Что бы вы посоветовали тем, кто мечтает стать каскадером?

— Такие вопросы я слышу часто. Почти ежедневно мне приходят письма, в которых молодые люди или девушки просят помочь стать исполнителями трюков. Что им ответить?

Не буду оригинальничать. По собственному опыту знаю, что это тяжелый труд. И ничего романтического в нем нет. За несколькими секундами экранного времени стоят часы, а то и дни утомительной рутинной работы.

И главное, нужно не просто обладать физической силой, но быть уравновешенным, доброжелательным человеком. Только тогда можно всерьез говорить о съемках в трюках, овладении навыками каскадера.

— Вы снялись в нескольких десятках фильмов. Не мечтаете о получении большой роли, опыт-то немалый?

— Я не думаю, что во мне «зарыт» великий актер. Каждый выполняет свою работу. О лаврах кинозвезды не мечтаю. Но очень надеюсь, что удастся реализовать накопленный опыт и умение выполнять трюки в режиссуре. Мне кажется, что я бы мог выигрышно «подавать» многие трюки, лучше реализовать возможности этого жанра кино. Надеюсь, что кое-что из задуманного смогу выполнить в будущем.

— Желаю вам успеха в новом году!

Николай МОДЕСТОВ,
наш корр.
Фото **С. Жабина.**