

«Я видел, как на бешеной скорости лечу в хрустальном воздухе высоко над землей и ощущаю одновременно его твердость – и абсолютную прозрачность».



из личного архива



вать сделать бочки, петли, перевороты – то есть заниматься настоящим пилотажем, было довольно страшно. И тогда я представил, что картинка, которую я вижу через «фонарь», – это просто изображение на экране компьютера, в руке у меня джойстик, чтобы ловко вращать это изображение, а сам самолет неподвижен. И я, ко всеобщему удовольствию, повеселил толпу и себя – и понял, что и высший пилотаж тоже можно освоить.

– Что остается за кадром «Крыльев»?

– Все самое интересное, конечно. Общение после полетов, настоящая правда жизни, которую не покажешь на экране. Телевидение ведь, как и кино, создает образ жизни. И я отношусь к «Крыльям» как к проекту, который должен работать в плюс по отношению к авиации. А есть масса вещей, которые работают в минус.

– Не расскажете?

– Нет, потому что уважаю принцип Станиславского: за кулисы не пущать. Есть профессиональная среда, пусть она с этим и разбирается. Но я могу совершенно открыто сказать, что абсолютная стратегическая бездарность нашего правительства заключается в том, что оно до сих пор не определило приоритетных направлений в развитии промышленности. Оно одинаково относится к производству макаронов и к производству высоких технологий на территории Российской Федерации, а это есть бездарность в условиях, когда ресурсов мало. Нельзя их распрыскать. Мы можем забыть навсегда про производство автомобилей. Но авиация – одна из ключевых отраслей, которые нами освоены. Авиация, космос, высокие военные технологии с выходом на новые продукты для потребительского рынка – это как раз по силам нашим школам авиации и электроники.

– «Крылья» обращены в том числе к тем, кто должен заниматься стратегическими программами?

– Нет, я считаю, что бессмысленно сегодня заниматься публицистикой по такого рода большим вопросам – никто не обращает на это внимания. Я делаю программу из любви к авиации и как дань памяти своему отцу и его товарищам.

– Если бы у вас сейчас был выбор между телевидением и авиацией, что бы вы предпочли?

– У меня уже был похожий выбор. Я же пришел на телевидение случайно, накануне Олимпиады – я тогда занимался космической техникой и подал документы в одну лабораторию, а пока меня проверяли, решил здесь поработать. Через три недели понял, что не уйду отсюда никуда. А теперь я занимаюсь на телевидении еще и авиацией. Так что у меня вся жизнь состоит из удовольствий: от работы до дома, детей, друзей...

– И поедания яиц?

– О да. Жена, правда, не приветствует, но ночью никто не запретит мне пробраться к холодильнику.

Анна РУДНИЦКАЯ



из личного архива

слабости

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ

Авторская программа «Крылья» Андрея РАЗБАША на Первом канале – родом из детства. Это дань уважения не только истории отечественной авиации, но и собственному отцу, благодаря которому жизнь гендиректора телекомпании ВИД оказалась навсегда связана с самолетами

Одно из первых воспоминаний в моей жизни – то, как мне дал по заднице пилот ТУ-4, первого самолета, который носил у нас ядерное оружие. Это было на старом аэродроме в Захаркове году где-нибудь в 1956-м. Я сбежал от отца и гулял по рулежке – и вдруг увидел, как на меня надвигается огромный четырехмоторный самолет. Меня парализовало от ужаса, и дальше я помню, как в немом кино: в 50 метрах от меня останавливается эта машина, снизу через шасси вылезает человек, бегом направляется ко мне, выносит на траву и несколько раз крепко дает по заднице... Кстати, когда я пару лет назад, накануне запуска

досье "МН"

Где полетать

1) Аэроклуб «Авиаспорт».

Базируется на аэродроме «Мячково», где имеется бетонная взлетно-посадочная полоса, благодаря чему полеты возможны в любое время года. Стоимость ознакомительного полета на самолете ЯК-52 (вы и инструктор) или на самолете ЯК-18Т (можно взять еще двух друзей) – 500 рублей.

2) Летно-технический центр «Авиатех».

Обучение проводится на самолетах ЯК-18Т и Л-29 по индивидуальному принципу. В обучение входит 45 часов полета, в том числе полеты по кругу, полеты в зону, простой и сложный пилотаж, полеты по маршруту на визуальную ориентировку. Расценки: летное обучение и полеты на ЯК-18Т – от \$130/час, полеты на Л-29 – от \$380/час, при обучении – \$420/час.

3) Летная школа «Фланкер».

Можно обучаться по различным программам, которые подбираются индивидуально. Желающим пройти полный курс летного обучения по окончании выдается удостоверение международного образца на право управления воздушным судном. Авиаклуб также оказывает помощь в приобретении самолетов в собственность.

«Крыльев», был в Жуковском, я себя проверил: пошел за стойку переднего шасси ТУ-4 и с удовольствием обнаружил, что именно так пилоты оттуда и вылезают. Значит, мои воспоминания – это не сон.

– Но на этом знакомство с самолетами не закончилось?

– Нет. Так как в детсад мы с братом не ходили, то отец, который служил бортрадиомом, часто брал нас с собой на аэродром. Я с того времени помню, как вкусно пахнет авиационный бензин, какие сладкие ощущения бывают от заправки внутри воздушного корабля... А тогда у летчиков именно так было принято называть большие самолеты, они без всякой иронии это говорили. И эта старая лексика у меня тоже осела и придавала... можно назвать это романтикой, а можно – правильным отношением к этой среде. Я помню запах теакла – такого незамерзающего пластилина, которым для герметичности промазывали швы в старых самолетах. А также гвозди, крепящие оргалит к потолку на веранде нашего дома в деревне, отчего на

веранде всегда немножко пахло самолетом...

Я все детство жил в ожидании полета. Меня преследовали два сна: я видел, как на бешеной скорости лечу в хрустальном воздухе высоко над землей и ощущаю одновременно его твердость – и абсолютную прозрачность. Это ощущение – удивительное, почти забытое – вернулось ко мне год назад, когда я впервые полетел на парашуте: когда болтаешь ножками на высоте 2,5 километра, воздух тоже кажется хрустальным. А еще был один сон – я чувствовал, что такое бесконечность. Что было совсем не удивительно, учитывая количество книжек о парсеках и световых годах, которые я прочел.

– В космос не хотелось с такими снами?

– Очень. Я стал читать книжки по астрономии, как только научился читать, и к школе уже знал все звездное небо. А в пять лет мама подарила мне подзорную трубу, с помощью которой я путешествовал по Луне. И оттащить меня от этого занятия могли считанные вещи.

– Например...

– Например, поедание яиц в виде яичницы или сваренных в мешочек – не космос, конечно, но тоже очень неплохо.

– Почему вы не стали ни летчиком, ни космонавтом?

– Очень просто: в школе приятель однажды попал мне в глаз соленым мартовским снежком, и все школьные годы я видел только вторую строчку таблицы. Годом к двадцати восьми я справился со своим глазом и сделал еще одну попытку научиться летать.

Обратился в Центральный аэроклуб, где когда-то работала моя мама, – но там мне сказали, что в этом возрасте они уже увольняют мастеров спорта. Пришлось дожидаться времени, когда появились частные аэроклубы. В 1996 году вместе с Юрой Николаевым и Леной Якубовичем мы пришли в Мячково в аэроклуб «Аист», где нас и научили летать. И у меня хватило упорства и детской мечты, чтобы сдать экзамен и получить лицензию пилота. Но еще больше, чем я, чокнут на этом деле Леня Якубович – он чуть ли не единственный в России человек, и уж тем

более народный артист, у которого есть лицензия коммерческого пилота. Я его очень уважаю как раз за то, что он сочетает в себе способность чувствовать и людей, и железо.

– Это редко сочетается?

– Очень. И девяносто процентов информации о мужчине можно узнать как раз по тому, как он водит автомобиль – это самый простой тест. На мой взгляд, вообще во взаимоотношениях с самолетом, с машиной проявляется и интеллект человека, и характер, и внутренний мир. Мне в этом смысле очень симпатично общество летчиков-испытателей. Может быть, у кого-то из них есть пробелы в знаниях, особенно гуманитарных, но интеллектуально это всегда очень сильные люди, потому что им приходится разбираться со сложными ситуациями, где ты сам всегда часть этой задачи.

– Свои ощущения от первого полета помните?

– ЯК-18 – самый простенький самолет для начинающих пилотов – я освоил довольно быстро. А вот когда мне впервые дали попробо-