

1 МАИ 1983

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ
г. Москва

ИНТЕРВЬЮ
У ТРАПА

ИСКАТЬ СВОЙ ПУТЬ К ВЕРШИНЕ МАСТЕРСТВА

С лауреатом Ленинской и Государственных премий СССР, народным артистом СССР, главным режиссером Ленинградского Большого драматического театра им. Горького Георгием Александровичем **ТОВСТОНОГО-ВЫМ** корреспондент «Воздушного транспорта» встретился за два часа до отлета. В эти минуты прославленный режиссер был рядовым пассажиром. Такой ракурс и был избран для небольшого интервью — разговор с точки зрения пассажира.

— В роли пассажира мне доводится выступать довольно часто. Сегодня рейсом Аэрофлота улетаю в Берлин, где в аэропорту Шенефельд меня будут встречать представители известного западноберлинского «Шиллер-театра». Предстоит провести переговоры по моей будущей постановке в этом театре. Пока есть приглашение и договоренность в общих чертах, но вот какое именно произведение русской классики я буду ставить в «Шиллер-театре» — это выяснится, лишь когда познакомлюсь с труппой, ее возможностям. А последний раз в Шереметьеве я был совсем недавно, около двух недель назад, когда прилетел из Токио. Вместе с заведующим постановочной частью и заместителем директора нашего театра мы совершили предварительную, ознаком-

тельную поездку. Ведь с 15 сентября этого года БДТ начнет свои гастроли в трех городах Японии — Токио, Нагое и Осаке. Гастроли во всех отношениях очень ответственные. Взять хотя бы тот факт, что пока лишь один из советских театров, МХАТ, демонстрировал свое искусство японским зрителям, да и то довольно давно — лет пятнадцать назад. Мы провели в Токио пресс-конференцию для местных театральных критиков, убедились, что интерес японской публики к советскому театру большой. Это радует, но и сложностей у нас будет немало, даже чисто технических. К примеру, сценические площадки, на которых предстоит играть, резко отличаются от европейских, и нужно будет постараться максимально «вписаться» в них с нашими декорациями и постановочными решениями вообще. Вот почему так важна была эта поездка.

Я говорю сейчас о заботах, казалось бы, чисто театральных. Но подумайте, как бы мы могли решить быстро все эти и многие другие вопросы без участия гражданской авиации? Трудно представить. Да мы и не пытаемся этого делать, настолько привыкли к этому, уже ставшему обыденным, настоящему чуду нашего столетия. Свой первый полет я совершил еще в пору студенчества, бы-

ло это в тридцатые годы. Я учился в Москве и отправился на каникулы домой, в Тбилиси, на самолете. По тем временам это было настоящее путешествие. Была посадка в Баку, а там мне предложили место в маленьком почтовом самолете, где сзади пилота было единственное место. Мы летели низко, кабина была открыта, и ветер обдувал лицо. А сквозь щели в деревянном полу была видна земля. Мне запомнился этот полет, как, впрочем, забываемо все первое в жизни. Смешно испытывать ностальгию по несовершенству, но, честное слово, полет на том полуфанерном самолетике давал много большее ощущение буквального полета, чем любой современный суперлайнер. Да простит меня его величество технический прогресс...

Тем более что я всем сердцем за техническое совершенствование. Как далеко шагнула наша авиация за в общем-то короткую свою историю! Даже с диетантской, пассажирской точки зрения. Все ближе становятся благодаря труду авиаторов страны и континенты. И в том, что люди, живущие за десятки тысяч километров, могут ближе узнать друг друга, поделиться достижениями науки, культуры, искусства, реально проявить то, что мы называем международной

солидарностью, — велика заслуга людей крылатой профессии.

Каждый год открывает наш Аэрофлот новые маршруты. Недавно узнал из газет об открытии регулярной нашей авиалинии в Аргентину. А всего два года назад, когда БДТ гастролитовал в Буэнос-Айресе, мы летели сложнее нынешних пассажиров — через Лиссабон, Гавану, Лиму на нашем лайнере, а уже оттуда в столицу Аргентины на самолете иностранной компании. Почти сутки добирались. К слову сказать, тогда свои декорации мы отправили морем, на теплоходе. Чтоб груз поспел к гастролям вовремя, отправили за месяц до начала. В Бискайском заливе теплоход попал в шторм, и наши декорации к спектаклю «Холстомер» смыло за борт... Это уже другой разговор, как мы выкручивались из создавшейся ситуации. Я просто хотел сказать, что, как видите, даже самый древнейший вид транспорта, морской, и тот порой может подвести...

Да, я часто становлюсь именно авиапассажиром, имею, как говорится, «налет часов» на всех типах самолетов, включая Ил-86. И не только потому, что предпочитаю авиакомфорт, скажем, железнодорожному. Просто без авиации сегодня обойтись невозможно ни внутри на-

шей страны с ее гигантскими расстояниями, ни в зарубежных поездках. Я посчитал, около ста выездов за границу было у меня в последние годы. Не менее девяноста — на самолетах Аэрофлота. Простая арифметика наших дней. Меня, столь активного авиапассажира, разумеется, уже знают многие пилоты, бортпроводницы. Мы стали добрыми знакомыми, я уважаю их профессии и думаю, что это очень ответственно и в то же время чрезвычайно приятно сознавать, что твой труд так нужен людям, что без тебя невозможно обойтись.

В этом смысле авиация сродни искусству. Все тот же вечный, трудный и радостный поиск на пути к вершине мастерства. Я вспоминаю случай, когда пилот мастерски посадил самолет после полета в сложных метеословиях, и весь пассажирский салон, не сговариваясь, взорвался аплодисментами. Люди аплодировали Искусству и Мастерству. Ведь не так уж и важно, где искать свой путь к вершине, — в небе или на земле. Важно, чтоб этот путь был свой. Никем не пройденный. Неповторимый, как первый полет...

Записал
Ю. МАКАРОВ