



Ступени в небо

ТЕКСТ: ВАЛЕРИЯ СИМОНОВА
ФОТО: ЕКАТЕРИНА ЧЕРЕПАНОВА

Вначале был полет... Можно только попытаться передать словами это ощущение всепоглощающего счастья и безмерной свободы. Оно охватывает тебя, когда ты летишь наравне с птицами, и упругие потоки воздуха обтекают твоё невесомое тело. Освобождая и твою душу, наполняя сердце восторгом, а мысли головокружительной красотой.

Земля замирает и смотрит на тебя глазами озер. Ты видишь, как она выдыхает туманы. Как пульс, бег машин по венкам дорог. Как артерии, русла рек. Сопки и долины, как рельефы совершенного тела. А тень от самолета всегда окружена сияющим нимбом!

Небо, когда ты падаешь в него, распахивает пронзительно синюю манящую бездну. И как ангелы, стрижи и ласточки всегда летают рядом.

Хочется запеть.... Лаай- ла.... И лететь, лететь, лететь, раскинув широко руки. Закрыв глаза, всем своим существом ощущать неразрывное родство вселенной... Я птица, иногда прямоходящая по земле!

- Знаешь, однажды я открыл для себя несколько кармических истин. Одна из них: Небо – это лучшее место на земле. Оно любит нас и всегда нам радо. Другая – с Землей нужно договариваться, чтобы простила, отпустила и мягко приняла обратно... И желательно это делать до взлета.

Он знает, что такое Параллельный мир, и как входить в состояние измененного сознания, не прибегая к крепким напиткам. Он все умеет делать своими руками и любую свою мечту стремится воплотить в жизнь.

В этом он весь, Леонид Кулеш, исследователь и философ, мудрец и озорник, архитектор и скульптор, художник и дизайнер, ремесленник и мастер, неутомимый придумщик и догошный инженер, спортсмен и экстремал, интеллигент в сфере своих интересов, весельчак, а главное – авиатор, конструктор и испытатель собственных летательных аппаратов, влюбленный в самолеты и небо.

- Ты как-то упомянул, что принадлежность к небу тебе передалась от деда?

- Это гены. Хотя деда я даже не помню. Все началось как-то само собой, еще в детстве, когда я вместо того, чтобы ходить в художественную школу, куда меня определили родители, убежал в авиамодельный кружок. Родители, ничего не подозревая, исправно платили за «художку», а я из своих карманных денег оплачивал расходы на фанеру и прочие необходимые в кружке вещи. Когда все вскрылось, я уже закончил 3 из 4 классов художественной школы и освоил авиамодельное ремесло.

Небо вернулось через много лет совсем на другом уровне. И только тогда я узнал, что все это неспроста. Оказывается, мамин отец, мой дед, был летчиком-испытателем. Вот одна яркая история. Он принимал участие в испытаниях первого советского реактивного истребителя МИГ-15. Это было после Великой Отечественной. Как-то во время ночных полетов он банально заблудился: какая тогда была навигация – ком-

пас да звезды. Приземлился и увидел, что к самолету бегут солдаты союзной армии. Похоже, это был французский аэродром. Он успел взлететь. Сорентировавшись по рассвету, взял верный курс и на остатках горючего сел на какую-то автоостраду близ Дюссельдорфа в Восточной Германии. Это на реактивном-то самолете! Родина оценила подвиг – машину спас, военную тайну не выдал – вручила из рук маршала Вершинина орден Красной Звезды.

Его звали Николай Трифионович Бобров. Я горжусь своим дедом и понимаю, какая это великая сила – гены!

- Но ведь много лет ты к небу не возвращался, и у тебя совсем другая - земная профессия.

- Прежде чем по-настоящему открыть для себя небо, я чего только не попробовал: сноуборд, кайтинг, водные лыжи, вейкборд, дайвинг и, чуть позже, параплан и дельтаплан!

А профессия – это гены родителей. С детства рисовал, конструировал, лепил. Отливал оловянных солдатиков. Прятал





под кроватью формы, инструменты. Как-то в сырую форму залил свинец, и он брызнул во все стороны - на одежду, руки, лицо. Перепугался не боли, а предстоящего гнева отца. Со страху выбросил все с балкона, а лицо, покрытое волдырями, ухитрился почти сутки прятать от родителей. Но они, конечно, увидели на следующее утро. Что тут было! Но главное, как ни искали по дому все мои «приблуды», чтобы выкинуть, ничего так и не нашли!

Со временем тяга к литейному делу, скульптуре, дизайну воплотились для меня не только в основной профессии, но и в нескольких замечательных ремеслах, которые до сих пор помогают жить. Так вот и вышло, что я по профессии не только архитектор, но еще художник, скульптор, дизайнер.

- А не тесно в нашем городе такой творческой личности? Знакомо такое понятие, как невестребованность?

- Когда я вернулся домой после окончания архитектурного института, оказалось, что в стране перестройка и архитектурной работы - ноль! Что делать? Тогда жизнь заставила браться за любую работу. Несколько лет работал музыкальным мастером, музыкантом в ансамбле подрабатывал. Со студенческих пор играю на разных музыкальных инструментах, освоил даже единственный в своем роде бесконтактный электронный инструмент «терменвокс», на котором играют, не прикасаясь к нему руками. А еще приходилось ремонтировать «японки». Потом железная дорога стала небольшими заказами давать. На станции Ксеньевская стоит памятник в честь стыковки восточных и западных электросетей, на котором выполнены мной литые барельефы.

Дальше - больше. Понемногу начал заниматься литейным делом. Это было интересно, но сложно, тяготила зависимость от завода: я делал модель из пластика или дерева, а на заводе по ней отливали само изделие, качество которого удручало, и приходилось дорабатывать так,



чтобы выглядело достойно.

В те годы сделал мемориальные доски на памятник забайкальцам, погибшим в Афганистане, мемориальную доску нашему известному забайкальскому писателю Евгению Евстафьевичу Куренному, знак А.С. Пушкину на улице его имени, и другие небольшие по масштабу работы.

Для ростральных колонн в Чите, которые мой отец задумал и восстановил подобно тому, как это было в старые времена, я изготовил 16 барельефов. Все они посвящены истории края. Среди них - гербы Забайкальского края, Дальневосточной республики, Читы, символ забайкальского казачества, железнодорожный знак, логотип газеты «Забайкальский рабочий», барельеф, посвященный первопроходцам, генерал-губернатору Муравьеву-Амурскому,

протопопу Аввакуму, Петру Бекетову с его войском, православному собору Александра Невского, стоявшему когда-то на этой площади, и др.

Это была большая и масштабная по тем временам работа. Но она закончилась, и подобных проектов не намечалось. И вот тогда возникла идея - делать лестницы. Мы с друзьями назвали себя «Товариществом с неограниченными возможностями» и главные постулаты архитектуры - польза, прочность, красота - начали воплощать в самых разнообразных лестничных формах.

За 10 лет, если сложить все марши вместе, сделали около ста этажей - один такой небоскребчик. Какие только лестницы ни делали - и дубовые, и металлические, и с кожаными перилами, и стеклянные, и винтовые, и подвесные, и кольцевые. Работали до тех пор, пока мой друг

хватит!

- Могу сказать, что репутацию вы тогда заслужили самую положительную, о вас по городу прямо легенды ходили. Только вот мало кто ваши шедевры видел...

- Понятно: нашими заказчиками были коммерсанты, чиновники, бандюки... Все, кто улучшал качество своей жизни. А что касается репутации, я на самом деле всегда стремлюсь сделать больше, чем мне заказывают. И во всем стараюсь заступиться за то, чего достиг вчера.

- Не жаль было уходить из налаженного бизнеса?

- Да, собственно, бизнеса не было. Хотя, конечно, эта работа помогла нам подняться. Я из обычной квартиры с нетрезвыми соседями за стеной смог перебраться в дом-мастерскую, который построил сам. Мне как-то милее, когда по утрам лают собаки и кричат петухи почти в центре города! Здесь началась совсем другая жизнь!

- В твоём доме огромная мастерская, а весь двор заставлен техникой и всякими агрегатами. Что это?

- Это не просто техника. Это уже воплощенные и еще ждущие своей очереди придумки. Был замысел сделать парк экстремальных развлечений. Но постепенно замысел трансформировался от имитации экстремального развлечения до его натурального воплощения.

Первое, что я соорудил - механическое родео. Ну, такой дико скачущий на месте бык. Особенности движения и скорость поворотов настоящего животного изучал по видеозаписям родео. После некоторых доработок получился отличный аттракцион - бык в центре надувного батута. Несколько раз вывозил его на площадь Ленина. Народ был в восторге. Особое удовольствие -



падать с быка. Такой стоял хохот и визг восторга! Теперь он стоит во дворе. Иногда включаем в удовольствие.

- А когда начал летать?

- Сначала парашютизм появился в моей жизни. Но вскоре увидел и услышал про новый аттракцион. Один канадец, чтобы выиграть спор, в котором заявил, что сможет поднять человека в воздух без крыльев, построил аэродинамическую трубу. Когда я увидел, как люди держатся в потоке воздуха, тоже загорелся себе такую построить.

Что это такое? Нужно только представить: сооружение высотой четыре метра, на нем лежит батут диаметром десять метров, посередине отверстие-сопло в три метра шириной. Внизу - четырехлопастный пропеллер от самолета Ан-2 и мощный двигатель. А сила воздушной струи может поднять человека на высоту пятиэтажного дома!

С двигателем была отдельная проблема: где взять такой мощный - в 1000 лошадиных сил. Короче, купил я дизель, не скажу где и от чего, объемом 39 литров, 12-цилиндровый, небольшой, но такой громкий, что когда во дворе первый раз завел, вся улица задрожала!

Но на этом проблемы не закончились. Очень сложно было придумать агрегат, который спрямлял бы закручивающийся винтом поток воздуха. Мало кто знал, как сделать правильно. Помог случай. В Тайланде познакомился с ребятами из Прибалтики, которые открыли там аэродюйм. Они и поделились секретами, разрешили все посмотреть и сфотографировать. Там научился лежать в потоке воздуха. Сильнейший, доложу, аэродинамический массаж! Хоть лечебницу открывай! Так каждую мышцу и косточку раз-

минает, как ни один массажист не сможет.

В общем в день рождения, и не только, включаем во дворе наш аэродюйм и балуемся. Хотя есть желание передать его в руки тех, кто найдет на него время, делает из этого бизнес, определит ему место, поскольку он будет интересен и как аттракцион, и как тренажер для отработки свободного падения парашютистов.

- И все-таки труба - это не самолет. Откуда он залетел в твою жизнь?

- Мой друг и наставник, зачинщик всех наших дел, некогда тренер сборной СССР по дельтапланеризму, теперь слегка подломанный, но по-прежнему летающий, Николай Иванович Самодуров первым увидел «стрекозу» и рассказал мне, что есть самолет, который и дельтапланы буксирует и сам чудеса в небе творит.

А мечта такая уже была. Уже парашюта как-то мало было. Хотелось жесткого крыла и полноценной аэродинамики. А тут подкупало, что не нужно сразу за весь самолет платить. Покупать можно было частями в течение года. И это был самый первый самолет такого типа, привезенный в нашу страну! Двигатель купил в Москве, пропеллер и спассистему в Казани. И познакомился с такими уникальными людьми, с которыми раньше и мечтать не мог хотя бы просто встретиться. Благодаря покупке самолета, ко мне домой в Читу из Австралии приезжал человек-легенда - тот, кто разработал и усовершенствовал дельтаплан, - Билл Мойес с супругой Молли! А изумительный пилот американец Боб Бэйли жил у меня целый месяц, и я даже научился по-английски звать его на завтрак: «Бобби, брэкфест!».

Дело в том, что Драгонфлай,



вот эти самые замечательные самолетики, производятся австралийской компанией LiteFlite, которой как раз и владеют Мойесы. Компания-производитель обладает исключительным правом продажи так называемого КИТ-набора, а также правом сборки самолета. Это может делать только представитель компании, а именно Боб Бэйли, конструктор Драгонфлаев. Потому что фирма дорожит своей репутацией, а неправильная сборка может привести к печальным последствиям.

- Наверное, все это безумно дорогое удовольствие?

- Не дешевое, конечно, но вполне сопоставимое по цене с джипами, которые ездят по Чите. А мечта о небе стоит того. Не говорю уже о том, как интересно было с такими людьми общаться, вместе собирать самолет, учиться летать.

- До этого ты летал только на парашютах и дельтапланах? Есть существенные отличия?

- На самолете больше возможностей, интереснее и сложнее. Главное же отличие - в особенностях управления. В дельтаплане и в самолете управление отличается и зеркально, и по принципу. У дельтаплана оно балансирное, то есть управляется переносом веса тела, а на самолете - аэродинамическими поверхностями: элеронами, закрылками, рулями высоты и направления.

И даже помня это и имея навыки, порой сложно побороть привычную моторику мышц. А это чревато роковой ошибкой, поэтому лучше разделять эти направления. Хотя вот недавно мне пришлось нарушить это правило - летом испытывал свой мотогодроделтаплан на поплавах. Все, к счастью, прошло на «отлично».

Когда освоишь технику управления, остается одно сплошное удовольствие. Это уже не хобби, а образ жизни. Как пример тот же Боб Бэйли: сборка самолетов и полеты - его жизнь. И самолет его уникален, и сам он летает как Бог.

Горжусь немножко тем, что они включили меня в условную десятку лучших пилотов Драгонфлая. Они смотрят мои клипы и видят, как я летаю. А еще разрешили мне производить сборку новых самолетов, купленных в нашу страну, хотя до этого никто и никогда не собирал их самолеты, кроме самого Боба Бейли. И не далее, как в сентябре, я собрал третий самолет, прибывший в нашу страну (два обосновались в Чите), который потом переедет в Челябинск, а его владельца я научил, как совладать с этим замечательным крылатым существом.

- Похоже, сегодня в летном деле ты достиг всего, о чем только можно мечтать. Или мечты еще остались?

- Мечты есть, и я желал бы приблизить их наступление. Освоить управление вертолетом и приобрести его, летать как можно больше на радость себе и людям. Во как!

- Как тебе удается так быстро всему учиться?

- Наверное, благодаря тому, что в летном искусстве, как и в жизни, всегда стараюсь уйти дальше той точки, которой достиг вчера. Не могу даже передать это ощущение, когда не просто владеешь машиной, а чувствуешь ее, как свое тело. Для меня сейчас, например, любимое упражнение в воздухе - так называемый срыв, когда самолет буквально останавливается и срывается в падение, но только одно движение ручки - и ты летишь вновь. Когда



это состояние тренируешь, то перестаешь бояться и начинаешь чувствовать, как машина подчиняется тебе. А еще я подхожу к перевернутому полету, и это тоже непросто, в первую очередь, в сознании. А буксировка дельтапланов в любую, даже ветреную и термичную, погоду, которая воспитывает ответственность и повышает мастерство, как лучший учитель преподавая уроки выживания!

И еще одна «самурайская» заповедь: ты перестанешь бояться, если надеяться перестанешь. Звучит немного обреченно, но помогает преодолевать сомнения и страхи.

Вообще, небо – тема очень чувственная. Я, когда учу своих редких учеников, всегда говорю: чтобы небо понять по-настоящему, его нужно почувствовать.

- А ты его понял? Что для тебя небо?

- Это параллельная реальность. И я счастлив, что открываю людям эту реальность, когда беру их с собой в полет. Когда ты заглядываешь в этот «беспотолочный», прозрачный мир, он цепляет и уже не отпускает. Полет в небе это, практически, состояние измененного сознания, в которое входил без всяких допингов, все нереально и реально одновременно. Небо прекрасно тем, что оно есть везде, как оно выглядит, и на какой высоте. Не так важно, что под тобой – Тайланд, Австралия или родненький аэродром на окраине Каштака. Наше небо ничем не хуже. А благодаря тому, что мы так высоко над уровнем моря, над нами более синее небо. Синее, чем в Европе или Москве. А какие у нас закаты! А какие облака!

- Вот это уже реально опасно!

- Еще одна истина, которую я открыл за те 10 лет, что дружу с небом: нужно уметь и хотеть летать в любую погоду. Избегая грозовую, конечно. Шквалистый ветер, дождь, увлекающий за собой нисходящие воздушные потоки, плюс грозовое статическое электричество может испепелить не разобравшись...

Десять лет назад я не мог позволить себе летать в сложную погоду. А сегодня просто обожаю сильный ветер и так называемую «термичку», когда от земли прет так, что спуститься вниз трудно. Или играть с облаками, задевая их, огибая и протыкая в них дырки!!!

Облака... Они только со стороны такие ласковые и пушистые. Под ними воздушный поток, который с большой силой и скоростью увлекает все внутрь. Облако просто всасывает все в себя. Скорость этого потока иногда больше, чем скорость моего самолета, поэтому нужно быть очень внимательным. А внутри – холод, влажность, потеря ориентации в пространстве, так как «авиагоризонт» только в голове, а на большой высоте еще и недостаток кислорода. Каждый раз удивление, когда вываливаешься из облака, а земля не там, где ты ожидал ее увидеть!..

- Ты веришь в Бога?

- С Богом у меня хорошие отношения. Уверовав, что «Бог не в бревнах, а в ребрах», я никогда с ним не расстаюсь. В силу этого с религиями отношения терпимые и толерантные: и с традиционными, и с любимыми другими.

Читинцы знают, что несколько лет назад возникла идея воздвигнуть в Чите памятник святому покровителю земли Забайкальской благоверному князю Александру Невскому. Обратились тогда к нескольким знаменитым скульпторам. Один запросил огромные деньги, другой загружен на несколько лет вперед... Решено было делать собственными силами. В общем, мне и моим товарищам доверили эту работу. Работаем вдвоем: я, Саша Авдеев и Санька Вилюга. Идейным наставником является мой отец, заказчиком выступает Читинская Епархия. Памятник практически готов. Все части собраны, но еще не сварены вместе.

Фигура высотой 7 метров будет установлена на 8-метровый гранитный постамент. Как всегда, я не смог не пойти дальше запланированного первоначально. Задача была выразить духовную силу и святость воина. Поэтому в композиции есть меч, но он в ножнах. Появились нимб над головой, в одной руке хоругвь, а другая рука ложится на сердце. Плащ за плечами придает фигуре некую окрыленность.

Памятник сделан из авиали – авиационного алюминия. То есть он светлый. И никогда не потемнеет. Мне кажется, это будет особым образом подчеркивать святость, чистоту образа. А оттенять ее будет красный гранитный постамент.

- Леонид, скажи, а что сегодня для тебя главнее – работа или хобби?

- Ты можешь удивляться, но работа для меня сегодня как хобби. Все то, что мне нужно в хобби, присутствует в моей работе: я художник, модельщик, формовщик, литейщик, сварщик, лекальщик и сборщик. Я от нее получаю такое же удовольствие. А потом мне почему-то кажется, что небо и моя работа над памятником – звенья одной цепи. Как-то все это соединено не случайно. Каждый этап работы над памятником, как очередная ступенька вверх, а каждый полет – как подзарядка какими-то необыкновенными энергетическими силами.

- Скажи, пожалуйста, а на каком месте в твоей насыщенной жизни семья?

- Я никогда не стоял перед

выбором – что важнее. Может быть, это как раз благодаря семье, которая никогда не заставляла меня такой выбор делать...

Мои родители, Виктор Иванович и Светлана Николаевна, сестра Арина – все архитекторы и все очень цельные, образованные и состоявшиеся личности.

Жена Ирина творческий, добрый, мудрый человек. По профессии модельер-конструктор. Занимается изготовлением костюмов для ансамбля «Забайкалье» со дня его основания. Делает костюмы для детского ансамбля «Отрада» и для студенческих коллективов города. Ей подвластны и народное, и эстрадное, и любое другое направление моды и стиля.

Она тоже немного экстремал: гоняет на велике каждое утро. У меня две дочери – Даша и Поля, которые учатся в Иркутском университете на архитектора и художника. Обе по собственному желанию направили себя по пути нашей семейной династии. Любят со мной летать, занимаются спортом, танцуют, поют, играют на гитаре, не боятся высоты, глубины, ширины... и всего остального.

- Твой рецепт семейного счастья?

- Возьмите Любовь, потом добавьте Ответственность за родившихся ребятшек, перемешайте с Добротой и Доверием и заправьте Радостью.

- Удачи тебе на земле и в небе!

- Благодарю.

