

ОТВЕТ ЗНАЕТ ВЕТЕР НА ШАРЕ С PARMIGIANI АЛЕКСЕЙ ТАРХАНОВ



АЛЕКСЕЙ ТАРХАНОВ

— Из Швейцарии экипажи может унести ветром, например, в Италию



— Parmigiani, Tonda Meteorite, 2015

трудное — это найти нужное течение воздуха, да так, чтобы тебя не потащило в горы, тогда придется садиться на склонах. Сядем мягко, снега может быть до полутора метров, но как оттуда потом достать шар?»

Нам, воспитанным на моторах, трудно поверить, что здесь пилот распоряжается только высотой полета. Ни рулей, ни штурвала, ни педали газа нет. Направление и скорость зависят только от ветра.

Шар поднимается и опускается. Для этого пилот либо подогревает воздух внутри шара горелкой, либо с помощью клапана выпускает его излишки. Его задача — поймать атмосферный поток, который движется в нужную сторону, пройти в нем некоторое расстояние, а потом поймать следующий. Идеально было бы построить полет так, чтобы вернуться на точку старта, но это редкая удача.

Мы отрываемся от земли и довольно быстро уходим вверх, чтобы не мешать другим. Остальные шары взлетают за нами, в том числе красно-рыжий шар с логотипом Parmigiani, легко различимый над заснеженными, покрытыми лесом предгорьями. Им командует опытный пилот Франсуа Шапюи.

Собственный шар появился у часовой марки после того, как и Жан-Марк Жако, и сам Мишель Пармиджани не на шутку заразились полетами. Перед стартом я расспрашивал часовщика, что он нашел в этом занятии. «Это ни с чем не сравнимое ощущение, — говорил мне Мишель Пармиджани, — вы не можете даже вообразить такого полета, ничего похожего на самолет или автомобиль. Вы чувствуете, что висите совершенно неподвижно и одновременно летите с огромной скоростью».

Тогда мне пришлось верить ему на слово, теперь я чувствую то же, что и он. Сверху из корзины мы видим вдали вершины Швейцарских Альп, и мне кажется, что я даже различаю троицу главных — Юнгфрау, Эйгер и Мёнх, к которым мы можем направиться, если так решит ветер.

Но тут капитан Зукколо берет дело в свои руки, и мы начинаем снижаться, пытаюсь найти место возле дороги, чтобы шар смогла забрать и погрузить на автомобиль наземная команда.

Толчок при приземлении почти незаметен, на этом поэзия кончается и начинается проза. Пассажиры, впрягшись в корзину, тащат ее к дороге. Ветер тут, понятно, не помощник. Шар же превращается в тяжелую нейлоновую кишку, которую надо свернуть и утрамбовать в контейнер, этим занимаются все, кто был на борту.

Наутро мы вновь встречаемся с нашим капитаном. День — никуда. Низкие облака мешают взлету, экипажи из Швейцарии, Франции, Англии, Литвы, Нидерландов остаются на земле. «Нам вчера повезло, — говорит Зукколо, — был порыв ветра, который пришел ниоткуда и позволил сделать круг, как в балете». И выпивает бокал шампанского — за ветер и за часы.



АЛЕКСЕЙ ТАРХАНОВ

— Подготовка к полету — кропотливое дело, которым занимаются профессионалы

— Шар Parmigiani поднимается и опускается: задача пилота — поймать атмосферный поток

На взлетном поле в Шато-д'Э, извергая столбы пламени, ревут газовые горелки. Команды шаров, участвующих в 37-м Festival International de Ballons, раскатывают длинные полотнища и следят за тем, как они наполняются горячим воздухом. Шары встают во весь рост и закрывают небо с солнцем. Наконец-то полетим.

Солнечная погода стояла с утра, но руководитель полетов, несмотря на безоблачное небо, никак не разрешал старт. Команда желающих все прибывала и прибывала, а команды на взлет все не было. «Слишком сильный ветер, — объясняет глава Parmigiani Жан-Марк Жако, — на высоте 2 тыс. м — почти 80 км/ч. В прошлый раз один из экипажей унесло чуть ли не в Италию, их пришлось везти оттуда вместе с шаром, целая история».

Жан-Марк Жако полетами не командует, ему подчиняются часы. Но теперь он неплохо разбирается и в шарах: вот уже несколько лет Parmigiani поддерживают фестиваль в Шато-д'Э. Почему именно шары? Жако объясняет, что искали интересное техническое традиционное и, разумеется, очень красивое событие, которое соответствовало бы духу Parmigiani, появившейся благодаря часовому гению Мишелю Пармиджани и желанию семьи Сандоз создать собственную марку.

Мишель Пармиджани был знаменитым реставратором, а потом стал разрабатывать собственные модели, традиционные, но отличающиеся от часов прежних времен так же, как баллон братьев Монгольфье отличается от нейлонового шара с газовой установкой, который сейчас поднимает меня в воздух.

Наш командир, 37-летний Рафаэль Зукколо, лицензию пилота воздушного шара получил раньше автомобильных прав. Он провел уже 2 тыс. часов в своей плетеной корзине и объясняет нам, что в его ремесле лучше медленно лететь в правильном направлении, чем быстро — в неправильном. «Самое