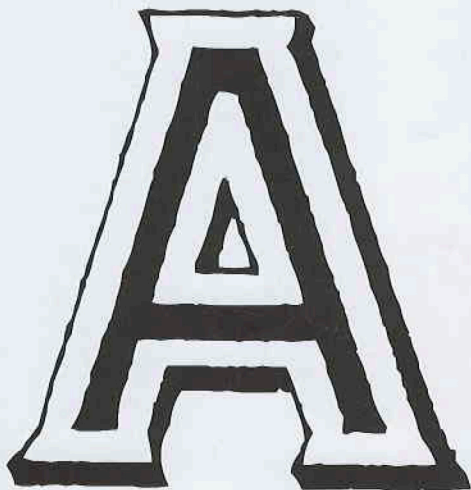


НОМО INQUIETUM

Андрей Леонтьев, человек из телевизора, из радиоприемника, из всех возможных рулей от олд-таймеров до боевого КАМАЗа. Я думаю, что на отечественном ТВ на автомобильную тему самое лучшее выходит из его компании. Он назвал себя человеком беспокойным, а я, зная его сотню лет, – человеком удивляющим.

Беседовал Александр Кобенко





Александр КОБЕНКО: Андрей, лет 15 наблюдая за твоей деятельностью, мне трудно однозначно определить, кто ты есть: журналист, телепродюсер, автогонщик, путешественник, краевед? Ты сам как себя определяешь?

Андрей ЛЕОНТЬЕВ: Я себя, наверное, представляю как человека, который просто не может успокоиться. Состояние покоя – это состояние смерти, это все равно что сесть в «Тойоту Камри», это тупик, дальше жизнь закончилась: ты достиг определенной планки и успокоился. Поэтому человек должен развиваться, двигаться. Я – человек беспокойный.

А.К. Это заметно.

А.Л. Поэтому, если определять мой тип по-научному, я буду не хомо сапиенс, а хомо беспокойный. Как это на латыни?

А.К. Что-то тина Homo inquietum.

А.Л. Да, человек беспокойный ставит перед собой цели, их добивается, и они порождают перед ним новые цели. Это не обязательно стремление к максимуму. Чем уже рамки, в которые ты попадаешь, тем шире спектр внутри, как ни странно. Вот пример. Мы стали организаторами проведения серии рекордов на льду. Оказалось, что это могут быть рекорды на преодоление максимально большого расстояния в режиме нон-стоп, на максимальную скорость, на максимальную скорость с нуля и т.д. И среди возможных вариаций начинаешь искать для себя наиболее неудобную историю, потому что если взять и выкатить Nissan GT-R на сухой асфальт, на аэродромную трассу при температуре плюс 25, покажешь максимально возможную скорость в 315 км/ч, что и записано в техпаспорте. А когда ты выкатываешь его при боковом ветре в 15 метров в секунду на природный лед Байкала, где машина при интенсивном разгоне отрывается от земли, и показываешь скорость по GPS в 294,8 км/ч – это совсем другая история! То же самое, когда ты на кольце



14-километрового Дмитровского полигона начинаешь наматывать круги, едешь без остановки сутки, двое или трое – это одно. А совсем другое – когда садишься в автомобиль в Мурманске и пилишь в сторону Магадана. Получается, что я уже 11-кратный рекордсмен России в разных классах автомобилей и в разных дисциплинах, и каждое новое достижение порождает 25 вариантов следующих. И это не вопрос самореализации, желания повесить сертификат на стенку и на него любоваться – это вопрос преодоления, реализации новой задачи.

А.К. Когда ты понял, что автоспорт – это твоя тема?

А.Л. Я в автоспорте с малых лет, еще со Дворца пионеров на Ленгорах, где был кружок юного автомобилиста, где была картинговая секция. Потом институт.

А.К. Ты какой закончил?

А.Л. МГИМО. Как раз август 1991 года пришелся на дни после моего выпуска. Закончилась учеба, началась взрослая жизнь, и началась другая жизнь у страны. Стало уже не до спорта, и в спорт я вернулся только в середине 90-х. Это был кросс, потом гонки на выживание, которые, собственно говоря, сделали известными Олега Кесельмана, Лешу Васильева. Их класс как пилотов был намного выше, чем требовалось, но популярными и громкими их



имена сделали именно гонки на выживание. Я был причастен к тем, кто делал этот телевизионный проект, и одновременно ездил. Но мечтой всегда оставались марафонские гонки, поэтому никогда не забуду первые впечатления от ралли «Париж-Дакар», тогда еще в Африке, в 1989 году. Я летел над Сахарой, в Республику Мали, и в Ливии, в Триполи, была промежуточная посадка. И когда мы взлетели, я вдруг увидел караван машин, который шел по пустыне. Я просто обалдел! Слышал об этом, но когда ты видишь своими глазами, причём сверху, с самолета, это что-то запредельное, кажется, что вдруг любимый сон материализовался, но по-прежнему остается сном. И когда я прилетел в Бамако, первым делом спросил: а где лагерь, куда они приедут? И все мы на следующий день поехали смотреть машины. Вот тогда я заболел длинными тяжелыми гонками.

А.К. И как ты туда проник?

А.Л. Естественно, у меня не было в голове даже представления о том, каким образом туда можно попасть. Но, видимо, Господу угодно наши мечты реализовывать только ему ведомым путем, о котором мы даже не подозреваем. Получилось так, что я сначала попал в длинные гонки на воде, которые длятся 6, 8, 12 или даже 24 часа, и выступал сначала в чемпионате России, потом в чемпионате мира. Совершенно неожиданные ощущения переживаешь за те сутки, что длится гонка: когда все заканчивается, вне зависимости от того, выиграл ты или нет, и ты понимаешь, что все, в лодку ты больше не сядешь, ловишь себя на мысли, что не можешь вспомнить, а что было сутки назад, до того, как ты стартовал. Это все осталось в той, другой жизни, и надо жизнь начинать сначала. И вот такое же сильное ощущение у меня было, когда я первый раз финишировал в «Шелковом пути» уже за рулем «КАМАЗа». Как это случилось? Эта идея родилась, а потом и реализовалась после общения с Семеном Семеновичем Якубовым. И уже в пустыне, в марафонской гонке,



я понял: если ты действительно сильно-сильно чего-то хочешь, ты это получишь. Возможно, не таким путем, который себе представляешь. Но если ты этого хочешь, у тебя это будет, причем совершенно неожиданным для тебя образом. Это тот жизненный опыт, который я вынес за свои 44 года. А что касается финиша в «Шелковом пути», то тех, кто проехал за рулем боевого «КАМАЗа» несколько настоящих больших гонок, на свете меньше, чем летавших в космос.

А.К. Давно хочу стать миноритарием Газпрома. Видимо, не сильно хочу... А ты на какую профессию учился в МГИМО?

А.Л. Я профессиональный журналист-международник. И еще имею право преподавать иностранный язык – могу в школу пойти работать, к детям.

А.К. То есть ты пошел работать по специальности?

А.Л. Я взял свободное распределение, потому что работа в МИДе меня совершенно не интересовала.

А.К. А как же поездки за границу, о чем мечтали все поголовно?

А.Л. Я никогда не был этим обделен и до этого.

А.К. Ты воспитывался в какой-то специальной семье?

А.Л. Не в специальной, но мне повезло, что у меня мама испанка, я немножко гражданин мира...

А.К. Ты нерусский человек?

А.Л. Нет, я абсолютно русский человек, потому что в России мне комфортнее, чем в Европе, не говоря уже об Америке, в которую давно уже не езжу и ездить не хочу. Нет, в Южную – с удовольствием, а вот в Северную... Наверное, случай опять же привел меня в профессию, и случай сделал меня человеком, который занимается одним и тем же уже 23 года.

91-й год. У меня был очень неплохой бизнес по тем временам. Мы занимались рекламой, я ходил в белом плаще из Gallery Lafayette, ездил на «Мерседесе» в 126-м кузове, и все было замечательно. И как-то позвонил мой институтский товарищ и говорит: «Андрей, мы тут программу затеваем на телевидении, «Автошоу» называется, это первая программа в СССР про автомобили. У нас не хватает рекламы на 30 секунд, чтобы программа вышла в эфир, ты не мог бы помочь?» Через сорок минут я им перезваниваю: «Присылайте курьера, заберите ролик, документы потом подпишем». И когда я приехал подписывать договор, мне безумно повезло, что я встретил тогда совершенно уникальных людей, о знакомстве с которыми я до сих пор не могу забыть. Представь, мы стоим в абсолютно пустой комнате, сидит девушка и курит, на подоконнике телефон – и больше ничего нет. Это агентство «Видео Интернешнл», и мы должны с ними подписать договор о размещении рекламы в программе «Автошоу», которая выходит на Первом канале. Я такой весь из себя наряженный, и тут входит человек в потертой кожаной куртке, в засаленных джинсах и протягивает мне визитку, набран-

ную высокой печатью – дешевле не бывает – и там написано: «Агентство «Видео Интернешнл». Юрий Заполь». Так я познакомился с Заполем, а потом со всеми остальными, а потом я с ними работал и получил массу положительного опыта и эмоций. А после этого зашел в соседнее помещение, где была редакция программы «Автошоу», и познакомился с Колей Петровым, с Сережей Асланяном, с Сашей Пикуленко. И Коля говорит: «Может, ты тоже попробуешь что-нибудь сделать? Ты же журналист все-таки». И я сделал, как сейчас помню, сюжет про «ЗИС-110», потом еще несколько и в результате остался там. А в 1992 году на «Радио-7» выпустил первую в России автомобильную радиопрограмму – получилось, что параллельно у меня было и радио, и телевидение. На данный же момент мы делаем 18 телевизионных проектов для разных каналов и программу для «Финам FM».

А.К. Телевидение все-таки это твоё основное профессиональное занятие?

А.Л. Телевидение, безусловно, это то, что дает возможность максимально обеспечить все прочие радости жизни, не только материально, но и эмоционально, и интеллектуально.

А.К. «Телевидение» и «интеллектуальное» сегодня плохо монтируются.

А.Л. Ты знаешь, сегодня в Европе много действительно интеллектуального телевидения. И я иногда жертвую какой-то прибылью, но делаю только те проекты, которые несут



важную информацию в дополнение к красиво-му видеоряду и развлекаловке.

А.К. Ты несешь просветительскую функцию?

А.Л. Считаю, что это просто необходимо делать, потому что любой телевизионный формат эту возможность дает, другое дело – как его использовать. То, что уровень современной журналистики сильно упал, уровень современных зрительских запросов сильно упал, – правда, но это не значит, что надо угождать такому вкусу. Есть два пути: либо ты идешь за зрителем, потакаешь ему, либо ты ведешь зрителя за собой. Но такой правильный вариант более тяжелый, более затратный, но идти надо именно этим путем, потому что тогда твой зритель с тобой будет всегда.

А.К. Тебе удастся?

А.Л. Я надеюсь, что да, потому что мы наблю-

дали за переходом некоторых наших проектов с канала на канал и понимали, что аудитория наша следует за нами. Скажем, наш проект «Выходные на колесах» не просто такой гид, где излагается сколько до чего километров, сколько стоит бензин, в каких гостиницах и почему можно переночевать. Мы стараемся интриговать зрителя, рассказываем какие-то совершенно неожиданные истории. Простой пример. Ты можешь приехать в Горки Ленинские и увидеть там посмертную маску Ильича. А можешь посетить имение последней дореволюционной владелицы Горок Зинаиды Рейнбот и обратить внимание на то, что, например, проводка осталась еще нетронутой – там никто ни разу не штробил стены.

А.К. Кто такая Зинаида Рейнбот?

А.Л. Очень эмоциональная, прогрессивная и предприимчивая дама, вторым мужем ее был Савва Морозов, который в 1905 году тра-

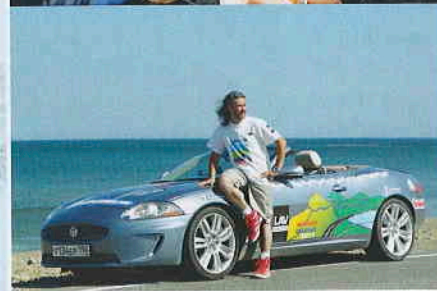
гически погиб в Каннах при невыясненных обстоятельствах. Она вернулась в Россию и быстро вышла замуж за московского генерал-губернатора Рейнбота, одновременно получив еще и дворянский титул.

А.К. Бойкая барышня!

А.Л. У нее в усадьбе в Горках были своя телефонная станция, горячее водоснабжение, не говоря уже о канализации, и повторюсь, усадьба была полностью электрифицирована на таком уровне, что до сих пор эта проводка работает. Знаем ли мы, кто был первым владельцем электромотоцикла в России? Это был Владимир Набоков – отец великого писателя, а вторым владельцем из известных был Владимир Ильич Ленин, которому был подарен купленный в Лондоне автомобиль «Картер», на котором он просто не мог ездить, потому что контроллер находился под правой рукой, а правая рука у него была парализована. Поэтому на этом электромотоцикле по Горкам благополучно гонял его брат Дмитрий Ульянов, иногда, говорят, подшофе. Такие вот неожиданные факты всплывают...

А.К. Где вы их раскапываете? Они же не лежат на поверхности.

А.Л. У нас очень хороший редактор – Настя Фролова, профессиональный историк. Вот что можно посмотреть в НИИ коневодства, кроме собственно лошадей? А там совершенно потрясающая история с помещиком Дивовым, который владел этими землями и основал там конезавод. И собственно от Дивова осталось единственное сооружение – минарет. Откуда минарет на рязанской земле? Оказывает, он был в Стамбуле, ему там подарили турчанку-наложницу, и он привез ее сюда. Девушка загрузила на рязанской земле вдали от родных краев, и он в утешение построил минарет, который пристроил к усадьбе. Увы, все дело



кончилось тем, что с этого минарета турчанка и бросилась в отчаянии. А минарет до сих пор стоит в НИИ коневодства. И таких историй масса! Поэтому задача нашей программы – заинтересовать вот такими деталями людей и спровоцировать их, в хорошем смысле слова, на поездки по родной стране. А то мы иногда ориентируемся в Париже лучше, чем в родном городе. Это чудовищно на самом деле. Мы можем рассуждать о том, каким автобаном в Германии куда можно проехать, и не знаем, куда ведет трасса М-51 в России. А ведет она, между прочим, ни много, ни мало на Байкал.

А.К. А где эта программа выходит сейчас?

А.Л. На «РБК». Сначала выходила на телеканале «Звезда», потом на «ГВЦ». Мы очень благодарны «РБК» за то, что канал по достоинству оценил программу. Она выходит в прайм-тайм в выходные дни, и рейтинг очень хороший.

А.К. Ты надеешься, что таких много?

А.Л. Таких людей я вижу все больше и больше, причем не только в Москве. В России сильно недооценена такая краеведческая ноосфера. Она существует на уровне разговоров, на уровне устного народного творчества, а мы пытаемся ее как-то материализовать, пусть в виде гигабайтов видео и аудио.

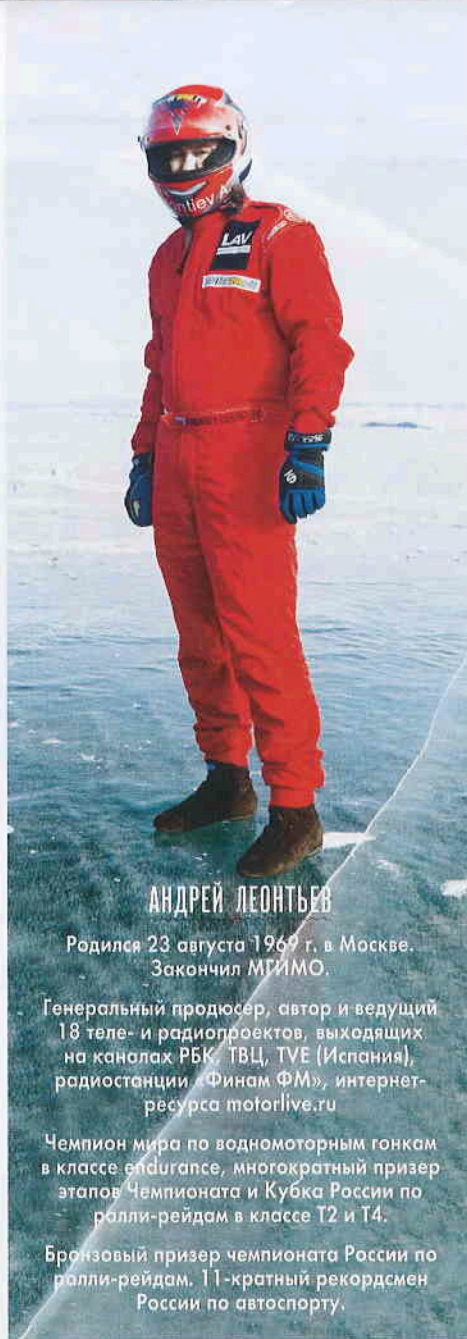
А.К. Ты сознательно не входишь в остросоциальные и политические темы?

А.Л. Я тебе даже больше скажу: не состою ни в одной социальной сети и практически не пользуюсь Интернетом. На моем телефоне только кнопки для звонков, другие функции мне не нужны.

А.К. Как же ты управляешь людьми?

А.Л. Телефон – очень удобное средство. Во-первых, ты слышишь интонацию человека, это очень важно – если нельзя пообщаться друг с другом глаза в глаза, то можно хотя бы слышать интонацию. Человеческий голос способен убеждать, веселить, заставлять задуматься. Мертвый текст, набранный в компьютере, на это не способен.

И второй очень важный момент – я очень люблю писать записки, но я не люблю печатать. Человеческий почерк, то, что написано рукой, это тоже, на мой взгляд, очень важная вещь. И записки, которые люди пишут мне, я храню – это большая редкость сегодня. Помнишь, у Аверченко, когда книги пропали, все ходили, вывески воровали с магазинов – не могли люди заснуть без чтения. А потом и вовсе: «Откуда бредете, Иван Николаевич? – А за городом был, прогуливался. На виселицы любовался, поставлены у заставы. – Тоже нашли удовольствие: на виселицы смотреть! – Нет, не скажите. Я, собственно, больше для чтения: одна висе-



АНДРЕЙ ЛЕОНТЬЕВ

Родился 23 августа 1969 г. в Москве.
Закончил МГИМО.

Генеральный продюсер, автор и ведущий 18 теле- и радиопроектов, выходящих на каналах РБК, ТВЦ, ТVE (Испания), радиостанции «Финам FM», интернет-ресурса motorlive.ru

Чемпион мира по водномоторным гонкам в классе endurance, многократный призер этапов Чемпионата и Кубка России по ралли-рейдам в классе T2 и T4.

Бронзовый призер чемпионата России по ралли-рейдам. 11-кратный рекордсмен России по автоспорту.

лица на букву «Г» похожа, другая – на «И» – почитал и пошел. Все-таки чтение – пища для ума». И Аверченко очень близок к истине: у нас сейчас ситуация развивается именно в этом направлении, мы перестали писать друг другу. В любом собрании сочинений классиков последний том – переписка, мощный пласт информации личного порядка, который дает возможность представить себе эпоху, людей, какие-то мелкие детали, которые иногда позволяют посмотреть на ситуацию кинематографически, визуализируя ее. Вплоть до описания пуговиц на кафтане. А что мы оставим после себя? Флешки с эсэмэсками?

А.К. Вернемся к остро-политическому.

А.Л. Это очень тонкая вещь. Мы, к сожалению, сейчас не располагаем большим объемом информации о том, что происходит, чем во времена «железного занавеса» или при старике Суллове. Мы просто располагаем большим количеством вранья и большим количеством версий и домыслов. Потому что свобода говорить все, что ты хочешь, породила безот-

ветственность в суждениях и безответственность в доведении информации. Иногда и я допускаю очень жесткие суждения, и политические в том числе, но только если что-то видел сам, и в чем-то сам разобрался. А основываться на замечаниях блогеров, на сомнительного качества видео с мобильных телефонов и тем более на официальных пресс-релизах и заявлениях, а потом делать из этого выводы и с пеной у рта доказывать уже свою правоту, я считаю, категорически недопустимо. А информации у нас как не было, так и нет. Просто появилась куча информационного мусора, вот и все.

А.К. Но задача журналиста – как раз ее достать.

А.Л. Прекрасно, есть журналисты, которые этим занимаются, пусть они ее достают, я почитаю. Я занимаюсь другим: доставляю людям информацию о том, что происходит в той области, где я более-менее могу быть объективным, – в автомобильном мире. И если там происходит что-то, с моей точки зрения, не то – например, отказ от принятия законопроекта о зимней резине, – начинаю бить в колокола и орать: «Ребята, что вы делаете? Вы еще больше хотите трупов на дорогах?»

А.К. Вот тема журналистского расследования!

А.Л. Да нет здесь журналистского расследования. Тут очень простая вещь – никогда не добьешься положительных результатов по безопасности, если не пойдешь на непопулярные меры. Если ты человека не заставишь потратить деньги на зимнюю резину, то шансов, что у нас сократится число жертв на дороге, – ноль. Но можно же не просто заставить, а экономически обосновать.

К сожалению, за последние 5–6 лет среди людей, которые профессионально должны заниматься контентом непрофильных СМИ, имею в виду главных редакторов, продюсеров каналов, сложилось мнение, что писать про автомобили – это то же самое, что писать про то, какая звезда в какой унитаза пописала. И в результате в непрофильных СМИ порой появляется информация, которая на самом деле толкает людей на совершенно необдуманные поступки и провоцирует очень тяжелые последствия на дорогах.

А.К. Но всем же известно, что журналист чаще всего ходит по поверхности.

А.Л. Именно поэтому я считаю, что такими вещами должны заниматься профессионалы. И если мы хотим добиться грамотного восприятия автомобиля соотечественниками, объяснить им, как нужно делать правильный выбор, если мы хотим объяснить им, что их может убить на дороге, как они могут убить себя сами – тут и нужен профессионал.



А.К. А как тебе эти замывания шильдиков на капотах автомобилей в кадре? Что это такое?

А.Л. Это демонстрация совершенной беспомощности и нищеты профессионализма тех людей, которые занимаются коммерческой и маркетинговой деятельностью на телевизионных каналах. Потому что попытки «срубить» были эффективны в начале 90-х годов, а сейчас уже требуется совершенно иной подход к формированию коммерческой политики, связанной с автомобилями.

А.К. Ты когда-то делал целый канал, а потом перестал. Теперь у тебя своя компания. Трудно было ее строить?

А.Л. Канал перестал делать, потому что мое видение развития вошло в противоречие с основными инвесторами. А LAV Production была очень маленькой компанией. Сейчас компания расширилась до масштабов серьезного телевизионного производства: у нас свои оборудование, компьютерная графика, озвучка, студия. Это все было крайне непросто сделать. И все предыдущие годы мы заканчивали с меньшими и меньшими долгами. Сейчас мы прибыльные, хорошо себя чувствуем, но это потребовало очень серьезных усилий, серьезных инвестиций, даже некоего самоотречения. По крайней мере, я рад, что трудоустроиваю 52 человека, они получают зарплату. Получается, ты живешь не зря.

А.К. Насколько трудно дается реализация твоих в разной степени безумных путешествий?

А.Л. В первую очередь я должен найти деньги. У нас есть автомобильные компании, которые очень открыты, мобильны и готовы помогать. И есть такие, которые абсолютно фригидны. С неким набором формул, моделью рекламной, маркетинговой и пиар-деятельности, и им ничего не надо, кроме правильной отчетности. И что удивительно, это неведомым

образом коррелируется с внешним видом автомобилей, их дизайном. Чем скучнее маркетинг, тем более убоги их автомобили с точки зрения эмоций.

Но компаний первого типа достаточно, у нас уже реализовано 24 проекта путешествий. На стандартных автомобилях «Мерседес ML» мы ездили в Тикси, по льду моря Лаптевых, ездили на Чукотку на стандартных «Маздах БТ», в Игарку добирались 880 километров по зимнику на заднеприводном «Ягуаре XF». Кроме того, мы занимаемся ивентами, в том числе работаем и с европейцами – не с российскими представителями, а напрямую с Европой. Мы в этом году делали для «Мазды» пробег Хиросима–Франкфурт, а для «Порше» – «911 часов за рулем 911-го» по России, проехали 10 тысяч километров.

А.К. А можешь ли ты в программе сказать, что это плохой автомобиль?

А.Л. Могу, конечно. Мы же показывали, как у нас летели задние элементы пневмоподвески в ML во время этой поездки. Единственный косяк ML, но он был, и мы об этом говорили, и мерседесовцы с благодарностью сказали: «Ребята, спасибо, что вы вскрыли эту фигню», и более того, на третьем ML был заменен поставщик этих элементов.

А.К. А они не говорят: «Слушай, ты нам



расскажи, но не надо по телевизору?»

А.Л. Нет, это невозможно, с моей точки зрения. У меня есть какие-то свои принципы, которыми я не могу поступиться, и то, что мы делаем, это не заказная реклама «Мазды», «Мерседеса», «Субару», «Вольво». Беру у них машину и сразу говорю: «Ребята, мы будем объективны, мы не знаем результата, хотя теоретически его просчитали». Это реальный тест, и для них это очень важно. Сколько бы денег ушло, например, у «Мишлена» на тест их шин «X-Ice Nord» в реальных условиях? Сымитировать условия поездки из Москвы до Якутска, дальше по зимникам до Тикси и обратно в Москву – 24 тысячки километров? Думаю, это были бы миллионы евро.

А.К. Сколько дней в году ты бываешь дома?

А.Л. Меньше полугода, наверное, но сейчас уже стараюсь больше уделять времени семье, прежде всего дочери, ей уже 13 лет.

А.К. Скажи, какие у тебя главные разочарования и главные очарования в жизни.

А.Л. Думаю, что главное очарование – это дети, с возрастом понимаешь, что это главное. Человек все-таки существо биологическое, он живет прежде всего ради воспроизводства. А самое большое разочарование – когда профессионал начинает судить о работе профессионала. Такая ситуация вызывает у меня наибольшее раздражение. Это как предательство. Самое страшное, что есть в жизни, – предательство. И тут у меня практически такие же ощущения, равные. Когда амбиции человеческие превалируют не только над здравым смыслом, но и над любовью, уважением, над дружбой, над всем остальным.

А.К. Андрей, не могу не задать тебе вопрос про твой внешний образ. Ты сознательно его выбрал – с длинной прической, украшениями?

А.Л. Я ничего не выбирал. Если я подстригусь, то у меня будут очень смешно торчать волосы, поэтому приходится носить длинные. А большое количество украшений – это все не просто так, это напоминания о каких-то событиях в жизни, каких-то местах, где я был. Они мне помогают и тоже, может быть, энергетически подпитывают.

А.К. Ты веришь в обереги, да?

А.Л. Я не верю в обереги, я сугубо православный человек, поэтому не могу верить во всю эту хрень. Я верю, что Господь есть, что он за тобой, и он тебе периодически дает то, что ты действительно хочешь. Причем в самый неожиданный момент, но тогда, когда тебе это нужно.

А.К. Что ж, будем верить!