

КУЛЬТУРНЫЙ СЛОЙ

ИСТОРИЯ

Первым делом — самолёты

Музей ОАО «Пермские моторы» представил новую экспозицию

Юлия Баталина

То, что музею тесно в отведённом ему помещении, становится ясно ещё снаружи: некоторые экспонаты украшают заводскую проходную. Здесь кроме одного из исторических моторов красуется макет нового производственного комплекса, который «Моторы» намерены возвести за Восточным обходом Перми для производства перспективных двигателей ПД-14 и ПД-35. Этакое «воспоминание о будущем», которое логично вписывается в историческую линейку воспоминаний, созданную в музейной экспозиции.

У самого музея виды на будущее тоже есть: планируется, что со временем он займёт новое помещение с отдельным входом с ул. Героев Хасана, и любой заинтересованный прохожий сможет изучить экспозицию без специальных усилий в виде предварительного телефонного звонка с просьбой выписать пропуск. Но это — со временем. Пока же музей ОАО «Пермские моторы» обновил экспозицию, призвав для этого специалистов из Пермской государственной художественной галереи.

Прежняя экспозиция, о которой «Новый компаньон» подробно писал в феврале 2008 года, создавалась к 40-летию завода и была призвана очеловечить столь механистичное понятие, как «моторное производство». Прежний директор музея Татьяна Силина одевала сотрудников в исторические костюмы и учила танцевать фокстрот под патефон, привезённый первым директором предприятия Иосифом Побережским из США, угождала посетителям огурчиками, засоленными по рецепту главного конструктора Аркадия Швецова, а экспозицию, посвящённую его преемнику Павлу Соловьёву, украсила трёхколёсным велосипедом, который Соловьёв сделал собственными руками.

Нынешняя концепция, разработанная специально созданной музейной командой во главе с руководителем бюро истории «Пермских моторов» Валерией Гавриловой, принципиально иная, можно сказать, противоположная. В её осно-

ве — идея о том, что мотор сам по себе интересен, его история полна человеческих драм, и дополнительные аттракции ей не нужны.

Музей стал суще, современнее, в нём появилась логика, которую хочется назвать железной, как мотор: по левую руку — один за другим подлинные авиационные моторы разных лет производства, по правую руку — стенды с фотографиями людей и документами, которые имеют отношение к мотору напротив. Первый делом — самолёты! Ведь создание каждого авиадвигателя — это отдельный сюжет.

Дизайн экспозиции выдержан в минималистическом ключе: красное, серое, белое. Благодаря грамотно выстроенному свету в помещении совсем нет теней, и каждый мотор можно рассмотреть в деталях. Они действительно привлекают внимание и выглядят как главные герои всей этой истории.

Все моторы в экспозиции — не только подлинные, но и заслуженные, все они летали. Каждый чем-то славен, о чём говорят стильные информационные стенды. Пройдя по музею, можно проследить историю двигателестроения от поршневых моторов «Райт-циклон» М-25 компании «Кёртис-Райт» (первые образцы моторов, привезённые в Пермь, были американскими) до мотора будущего — ПД-14 с лопастями необычной формы, изготовленными из композиционных материалов. Этот футуристический мотор подан как настоящий арт-



объект, вызывающий ассоциации со спиралью времени, с совершенной формой раковины моллюска, с безупречностью фрактала. Его внешний облик таит в себе множество символовических подтекстов, которые читаются или хотя бы смутно угадываются благодаря торжественной музейной подаче.

В экспозиции появилась мультимедийность: на нескольких экранах — оцифрованная кинохроника разных лет; а также инфографика: первое, что видит посетитель, вошедший в помещение, — наглядная история двигателестроения в виде шкалы времени с нарисованными на ней силуэтами исторических самолётов.

Музейное помещение трактуется как площадка для общения: появился небольшой зал, где можно проводить встречи самого разного формата.

Наконец, ещё одно важнейшее новшество: в помещении установлена сигнализация, которая позволила впервые выставить на публику особо ценные экспонаты — подлинные награды предприятия.

При достаточно жёстком кураторском подходе Валерии Гавриловой удалось в то же время сохранить «человеческое измерение» этой «моторной» истории. Пусть моторы — это главное в музее, но человек всё время присутствует где-то рядом, в многочисленных экспонатах, хранящих часть личности своих прежних хозяев. Как, например, тетрадка, испанная вручную, — самодельный русско-английский словарик, составленный работником завода то ли перед командировкой в США, то ли просто для освоения первого изделия — поршневого двигателя, за который 12 работников завода получили премии в виде личных автомобилей — и это в 1930-е годы!

В новой экспозиции сохранён подлинный интерьер кабинета Иосифа Побережского с пепельницей, сделанной из поршня того самого «райтовского» двигателя. Подлинные личные вещи других великих людей пермского двигателестроения тоже здесь: напротив моторов, созданных под руководством

Аркадия Швецова, можно увидеть его личный кульман, за которым он проработал много лет. Весьма поношенный, заслуженный, трудовой, он вызывает огромное уважение.

Множество трогательных экспонатов сопровождают рассказ о моторах военного времени: фотографии детей, стоящих у станков, и особенно выразительное фото — приём лучших молодых рабочих у директора завода Анатолия Солдатова 14 ноября 1944 года, когда мальчишкам выдали премию в виде банки компота и пары валенок каждому. Личные вещи Солдатова тоже здесь, в том числе его знаменитая шинель.

Что же касается легендарного патефона Побережского, то он сейчас на реставрации. Самый, пожалуй, драматичный сюжет в истории завода — о вечеринке с патефоном в квартире Побережского в «Доме чекистов», когда он принимал в Перми Валерия Чкалова, за чем последовал арест почти всех участников весёлых посиделок, — из экспозиции выпал, как и в целом тема политических репрессий. Однако Валерия Гаврилова уверяет, что и патефон, и рассказ об этом непростом времени в музей вернулся, уже и место зарезервировано.

Но и без них при осмотре экспозиции всплывает множество человеческих историй.

И всё же внимание то и дело возвращается к моторам и их судьбам — тоже славным и тоже непростым, как, например, судьбы моторов, разработанных Павлом Соловьёвым: первого в мире двухконтурного реактивного двигателя Д-20П, который устанавливался на истребители МиГ-15 и МиГ-17, и последнего, самого любимого из соловьёвских моторов, Д-30, который изготавливается до 1994 года и до сих пор исправно летает на МиГ-31.

Турбовинтовые, турбореактивные... Многие из них имеют собственные имена. Один из моторов, например, называют «балериной» за сходство с балетной пачкой. Они, впрочем, все немножко напоминают балетные пачки — хоть и железные, но воздушные.

