

КУЛЬТУРНЫЙ СЛОЙ

ВЕРНИСАЖ

О мечте и трезвом расчёте

В Пермской художественной галерее открылась выставка, посвящённая 100-летию Павла Соловьёва

Юлия Баталина

Наверняка возможен вопрос простодушного посетителя музея: «Что это за художник?» Вовсе не художник, а авиаконструктор. При чём же здесь галерея?

Ну, во-первых, 100-летие со дня рождения генерального конструктора ОКБ-19 (ныне — АО «Авиадвигатель») отмечается в Перми шире, чем аналогичный юбилей Октябрьской революции, эта выставка — уже пятая на эту тему. Во-вторых, проект дал галерее возможность показать отличные работы советского периода, обычно несправедливо погребённые в запасниках. В-третьих, по замыслу куратора Ольги Сафрошенко, инженерное и конструкторское творчество — тоже творчество, и визуальное сходство авиационных чертежей и конструктивистской графики XX века не случайно, что отражено в экспозиции.

Уже в первом зале очевиден резонанс между выложенными в центре на столе чертежами, висящими на стене абстрактными минималистическими гравюрами Александра Родченко и подвешенной под потолком инсталляцией современной пермской художницы Любви Шмыковой, которая называется так же, как вся выставка, — «Вначале было небо». Во всех трёх экспонатах чувствуется единая логика линии, созданной по правилам какой-то математически сложной кривизны — внешне простая, она подчиняется каким-то высоким законам.

В целом экспозиция выстроена в хронологическом порядке, в котором параллельно идут биография Павла Соловьёва и история развития авиации. Авиация — не попытки «летунов» сигать с колоколен на крыльях, а настоящий управляемый полёт — ведёт свою историю с 1903 года, с полёта братьев Райт. Соловьёв же родился в 1917-м, и его юность пришлась на период массового увлечения авиацией. Об этом говорит второй зал выставки, самый большой, где собраны замечательные работы Константина Юона, Александра Дейнеки и других советских классиков, в том числе практически иконный для соцреализма портрет лётчиц — Героев Советского Союза Валентины Гризодубовой, Полины Осипенко и Марины Расковой.

Общепризнанная любовь к небу, жажда подвига, подспудная готовность к войне, которая витала в воздухе конца 1930-х годов, видны и в замечательных образцах графики того времени, и в редких плакатах, сохранившихся в запасниках галереи:

*Мы смерть врагу несём своим полётом —
Даёшь моторы самолётам!*

Особая страница выставки посвящена основанию завода №19, позже — завода им. Сталина, ещё позже — им. Сверд-



В главном зале можно увидеть шедевры соцреализма — картины Юона, Дейнеки и Герасимова

лова, который дал начало всему «кусту» пермских авиакосмических предприятий, от «Авиадвигателя» до «Протона». Редкая видеохроника, предоставленная музеем предприятия «Пермские моторы», рассказывает о поездке первых руководителей завода в США, откуда привезли чертежи первых авиамоторов. Моторы надо было делать быстро, война уже была близкой неизбежностью. Трудно себе представить, как это удалось, но за годы Великой Отечественной войны пермский завод №19 выпустил 31 тыс. поршневых авиамоторов, основанных на американской лицензии. Пермские моторы М-11 устанавливались на главные военные самолёты — легендарные У-2 (они же По-2). Можно сказать, уже тогда Пермь определяла боеспособность отечественной авиации. Самолёты, которые летали на пермских моторах, запечатлел в своих блестящих карандашных набросках легендарный график Анатолий Яр-Кравченко. Его большая военная серия оказалась на выставке благодаря его дочери, живущей в Перми художнице Наталье Талавире.

Вскоре после войны наступил переломный момент в биографии Павла Соловьёва: умер генеральный конструктор Аркадий Швецов, и в возрасте 31 года Соловьёв возглавил ведущее конструкторское бюро в авиационной сфере России. Вслед за этим случился другой переломный момент, уже в истории пермского моторостроения: Соловьёв сделал решительный выбор в пользу разработки двухконтурного газотурбинного двигателя. Это направление работ выглядело самым перспективным (что доказали последующие события), но в Перми не было наработок в этой сфере, другие КБ Советского Союза опережали пермские лет на шесть-восемь. Тем не менее дальнейшее совершенствование поршневых моторов было очевидно беспер-

спективным, и Соловьёв пошёл на риск, взяв на вооружение двухконтурный мотор, разработанный Архипом Люлькой.

Сам Архип Люлька не верил в то, что его конструкторская фантазия годится к практическому применению. Однако Соловьёв понимал конструкторскую деятельность как творческий компромисс между мечтой и физикой, и вся выставка по замыслу кураторов рассказывает о том, как это ему удавалось. Удался и двухконтурный двигатель, точнее, целая серия. Первый из них — Д-20П — устанавливался на самолёт Ту-124 и на Ми-6 — главный транспортный вертолёт Советского Союза, который комплектовался пермскими моторами на протяжении 20 с лишним лет и с мотором Д-25В установил 16 мировых рекордов: и по скорости, и по дальности, и по грузоподъёмности.

Настроение того времени передаёт график 1950–1960-х годов, сюжеты которой — освоение Севера и Сибири, мечты о космосе... В общем, «только самолётом можно долететь».

В 1970-е годы руководителям предприятий напроочь закрытой Перми разрешили командировки на Запад. В экспозиции есть прекрасное фото 1972 года, где Павел Соловьёв запечатлён на авиасалоне в Ле Бурже — стильный, немножко даже вальяжный, чувствующий себя вполне в своей тарелке. «Западный» стиль в экспозицию привносят и авангардистская графика и коллажи художника-эмигранта, «русского англичанина» Кирилла Соколова, который неоднократно бывал в Перми и подарил Пермской галерее большую коллекцию своих работ.

Последние залы выставки особенно богаты оригинальными и яркими живописными работами. Здесь и большой натюрморт Рашида Ясаева «Авиация», полный неожиданных деталей; и

«Аэропорт» Евгения Милькова — иронично-лиричное высказывание о вечном ожидании счастья; и работа основателя сквота «Дом грузчика» Алексея Щигалева «Поверхностное натяжение», написанная поверх старых чертежей; и графические серии Константина Батынкова — «Конверты» и «Мама, я лётчикка люблю», которые с постмодернистской иронией, снижающей неизбежный пафос, напоминают о том, что авиация — это всегда романтика и всегда немного подвиг, даже тогда, когда она стала обыденностью и повседневностью.

Информационные же материалы, посвящённые 1970–1990-м годам, рассказывают о том, что пермский мотор ПС-90А, названный в честь Павла Соловьёва, устанавливается на президентском самолёте, а также о том, что суперистребитель МиГ-31 летает с пермским мотором, так что пермские авиамоторные предприятия, как и в годы войны, обеспечивают оборонную мощь российской авиации.

Завершается этот историко-художественный экскурс большим экраном, на который выводится «флайт радар» — компьютерная программа, отслеживающая самолёты в реальном времени. Сколько их летает над европейской частью России!

Ольга Сафрошенко постаралась выстроить выставку в виде напряжённого диалога между искусством и фактами, каждый раз находя между ними компромисс, как Соловьёв находил компромисс между мечтой и физикой. В оформлении экспозиции использованы контрастные цвета: синий — цвет неба, любимых Соловьёвым рек и конструкторских «синек» — и оранжевый — цвет тревоги в авиации. Правда, без объяснений эту семантику разглядеть трудно, и раскраска выставки выглядит как пример удачного промышленного дизайна, перенесённого в музей.

ФОТО КОНСТАНТИН ДОЛГАНОВСКИЙ