

Выше нас только звезды

В Москве открылась выставка фотографий о самолетах и пилотах

СЕРГЕЙ СОЛОВЬЕВ

Дом фотографии (ныне – «Мультимедиа Арт-музей») представляет выставку «Небо России», приуроченную к авиационно-космическому салону МАКС-2011, который начнет работу в августе. В экспозиции – архивные снимки первых шагов воздухоплавания и самые последние кадры сверхзвуковых полетов. Как выясняется, за XX век своих вершин достигло не только авиационное строительство, но и искусство съемки самолетов и всего того, что поднимается над землей.

Вдовольно предсказуемом ряду картинок, иллюстрирующих самолетный путь России от 1909 года (первого планера Туполева) до наших дней (индустрия, работающая на страны третьего мира), неожиданно встречаются повороты и темы, ранее не особо заметные. Например, развенчание мифа о летчиках, для которых «девушки потом». Как известно, с 1930-х советский летчик – секс-символ в глазах современников. Выясняется, что с самого начала освоения неба и девушки не отставали. Вот первая летчица Лидия Зверева позирует в самолете, больше напоминающем дельтаплан, уже в 1910 году. А здесь – одна из первых парашютисток 1930-х Люба Берлин. Авиалегенды того же времени – Марина Ра-



Кацухико Токунага – мастер красочных снимков современной авиации.

почти нет. Вплоть до середины XX столетия летчики со своими машинами позировали на земле. В фотостудиях 1910-х годов были даже муляжи аэропланов, куда усаживались дамы в кринолинах и широкополых шляпах. Император Николай Второй любил взобраться на борт «Русского витязя» в 1913-м, а кадров с разбитыми или невзлетевшими дореволюционными аппаратами куда как больше, нежели с самолетами летящими. Даже знаменитые арктические полеты Чкалова остались в памяти за счет эффектных фоток с парадов и кадров массового поклонения личности пилота.

Чтобы у зрителя все-таки создава-

российский истребитель Су-30, принадлежащий Индии, который пикирует над побережьем Арабских Эмиратов, – вот она, новая восточная роскошь.

Еще два сюжета, развивающиеся в экспозиции, говорят об отношениях человека и самолета. Лишь в предпоследнем зале, отмечающем 1960-е годы и появление цветной фотографии, неожиданно возникает гражданская авиация. Спящие в креслах пассажиры, «Внуково», Ту-104... И тут начинаешь понимать, что вплоть до этого времени самолеты-красавцы летали сами по себе и выполняли военную службу. То, что авиация пошла на службу пассажирам, – это вообще не главное, и такие «автотбусы» не заслуживают восхищения. Впрочем, трудяги-вертолеты стали в 70-е годы на просторах Севера и Сибири признанными героями, спасителями и посредниками между местными жителями и Большой землей.

Поразительно, что за сотню лет истории авиационной съемки человек почти исчез из поля зрения фотографов и публики. Если первые кадры 1910-х годов – это коллективные портреты инженеров и испытателей на фоне каких-то каркасных сооружений (которые лишь гипотетически способны летать), 1930-е годы – сплошь монументальные фигуры летчиков, глядящих в небо, то к началу XXI столетия машины существуют сами по себе и в кадре имеют ярко выраженный портретный характер (как на снимке Леонида Фаерберга, запечатлевшего ис-



скова и Полина Осипенко (летала на «Родине»). Наконец, женский авиационный полк-46 времен Отечественной, который был славен не меньше «Нормандии – Неман».

Феминистская линия – не единственная интрига выставки. Другой парадокс заложен в названии проекта «Небо России». На самом деле неба на выставке (и уж тем более российского)

лось ощущение полета, в экспозицию взяли современные фотокартины японца Кацухико Токунага. Оказавшись в кабине истребителя, он нашел свое призвание в съемках крылатых гонщиков на фоне живописных долин. Особенно Токунага-сан любит парадные пролеты истребителей с дымовыми шашками. Его кадры с летящими строем асами воздушных сил Франции, Швейцарии,



Летчица Лидия Зверева, 1910 г.

Польши или Японии напоминают бразильский карнавал – военные машины раскрашены в цвета национальных флагов словно для танцевального конкурса. Самый показательный снимок –

стребитель в фас, словно породистого бультерьера). Человек этим дизайнерским изыскам почти не нужен, он закупорен в плоскую стрелу. Теперь остается ждать нового витка авиационной мысли и надеяться, что человек станет интереснее машины. Но, боюсь, произойдет это лишь тогда, когда кто-то откроет вместо воздушных портов чистую телепортацию.