

НЕПРОСТОЕ ВОЗРОЖДЕНИЕ «ГЛАВНОЙ ВЫСТАВКИ СТРАНЫ»

НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ СЕМЕНОВ *

Лето 2014 г. ознаменовалось тремя юбилейными датами в истории ВДНХ: исполнилось 75 лет со дня открытия на северо-востоке Москвы внушительного комплекса Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (ВСХВ), 60 лет с момента возобновления его работы после вынужденного перерыва на время Великой Отечественной войны и последовавшей «пятилетки восстановления», а также 55 лет преобразования ВСХВ в многоотраслевую Выставку достижений народного хозяйства СССР (ВДНХ СССР). На протяжении всех тех десятилетий коллектив «Главной выставки страны», как ее неофициально, однако небезосновательно именовали, демонстрировал новейшие достижения отечественных науки и техники и смело применял их при оформлении экспозиций, обслуживании посетителей, решении хозяйственных проблем. Павильоны ВСХВ 1939–1941 гг. были столь обильно насыщены сложными электрифицированными стендами, макетами и диорамами, что это даже вызывало нарекания Государственного пожарного надзора. Значительно расширенную к 1954 г. выставочную территорию окружала собственная троллейбусная линия с уникальным подвижным составом. В числе первых крупных экспонатов вновь созданной ВДНХ оказался реально действовавший атомный реактор, а с 1967 г. одним из композиционных центров всего выставочного ансамбля слу-

жила изготовленная в натуральную величину модель ракеты «Восток», выводившей на околоземные орбиты первых космонавтов. Последняя, как и еще некоторые особенно крупные экспонаты, осталась на территории, даже утратив новизну, а ВДНХ СССР постепенно начинала превращаться из «школы передового опыта» еще и в подлинный музей некоторых отраслей отечественной науки и техники.

К сожалению, столь масштабному и воистину заслуженному выставочному комплексу не удалось достойно перестроить свою деятельность применительно к социально-экономическим изменениям в жизни нашей страны рубежа XX–XXI вв. В 1992 г. ВДНХ была переименована во Всероссийский выставочный центр с его последующей приватизацией, а эпизодическая демонстрация новейших, причем уже далеко не всегда отечественных, достижений продолжилась в пяти павильонах: № 20, 57, 69, 70 и вновь выстроенном в начале XXI в. № 75. При этом были утрачены и подчас варварски уничтожены многие экспонаты, включая всю экспозицию павильона «Космос». Намерение одной из крупнейших государственных корпораций РАО «ЕЭС России» превратить павильон № 56, специально выстроенный в конце 1960-х гг. как «Электрификация СССР», в Музей энергетики так и не продвинулось за много лет далее вывески на фасаде.

Весной 2014 г. правительство Москвы сосредоточило в своих руках все акции ГАО ВВЦ. По итогам массовых опросов общественного мнения 6 мая 2014 г. комплексу официально

* Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН, Россия, 117861, Москва, ул. Обручева, д. 30а, корп. В. E-mail: attmg@mail.ru.

возвратили наименование ВДНХ, избрав в качестве одного из направлений просветительскую деятельность, в том числе в сфере науки и техники.

Весной 2014 г. один из старейших павильонов («Хлопок» с 1939 г. «Транспорт СССР» с 1963 по 1992 г.), был передан Политехническому музею, здание которого закрылось на реконструкцию. Здесь была развернута временная экспозиция музея «Россия делает сама».

6 июля 2014 г. ВДНХ пополнилась новым внушительным экспонатом: моделью в натуральную величину отечественного космического челнока «Буран». Изготовленная для прочностных испытаний конструкции, модель отличалась от оригинала, выведенного в ноябре 1988 г. на околоземную орбиту, отсутствием действующих двигателей и бортового оборудования. Распад СССР и последовавшее прекращение работы над проектом застали модель в Летно-испытательном центре подмосковного города Жуковского. Спасая ее от порезки на металлолом, энтузиасты смогли в 1994 г. отправить модель теплоходом вверх по Москве-реке до набережной ЦПКиО им. Горького. Для безопасного прохождения мостов у Кремля пришлось даже снизить уровень воды, открыв несколько шлюзов. Несколько лет «Буран» служил одним из парковых аттракционов. В 2014 г. правительство Москвы постановило перевезти «Буран» на возрождаемую ВДНХ. Не без труда «отстыковав» крылья, хвостовое оперение и кабину, специалисты-транспортники доставили фюзеляж диаметром около 6 м на большегрузном автотрейлере, после чего «Буран» был собран, к сожалению, в стороне от модели ракеты «Восток», с которой мог бы составить смысловую композицию.

Тройной юбилей выставочного комплекса торжественно отмечался на протяжении трех дней с 1 по 3 августа 2014 г. К организации праздника удалось привлечь команду специалистов Первого федерального телевизионного канала, которым удалось, в частности, использовать новейшие светодинамические и проекционные средства для имитации запуска в космос ракеты «Восток».

Юбилейные торжества завершились открытием 3 августа 2014 г. большой ретроспективной выставки «Автомобильная промышленность», посвященной 90-летию начала серийного производства первых отечественных грузовых автомобилей АМО-Ф-15. Экспозиция была размещена под представляющими самостоятельную историко-техническую ценность ажурными металлическими перекрытиями павильона, известного как «Механизация и электрификация сельского хозяйства» с 1939 г. и получившего наибольшую известность в 1960–1980-х гг. как павильон «Космос».

К сожалению, вопреки заявленному информационному поводу на выставке не был представлен ни один из двух известных в настоящее время экземпляров автомобиля АМО-Ф-15: грузовой из коллекции завода АМО-ЗиЛ и пожарный – из Политехнического музея. Старейшим экспонатом оказался уникальный, но так и не доведенный до подлинно серийного производства легковой НАМИ-1 1927 года, хранящийся в Политехническом музее в виде как полностью комплектного экземпляра, так и одного шасси без кузова. Подавляющее большинство выставленных машин относились ко второй половине XX в. Наряду с автомобилями, выпускавшимися массово и до сих пор иногда встреча-

ющимися в обычном транспортном потоке, были представлены некоторые конструкции машин, редкие даже в период их производства. Так, Военно-технический музей, действующий с недавнего времени близ города Черноголовки Московской области, выставил санитарную версию легкового автомобиля представительского класса ГАЗ-13 «Чайка» и микроавтобус ЗиЛ-118К «Юность» на агрегатной базе еще более высококлассного лимузина ЗиЛ-118, выпускавшиеся малыми партиями для обслуживания высшего руководства СССР. Частные коллекционеры представили хорошо отреставрированные, вплоть до аутентичных государственных номерных знаков, версии чрезвычайно популярного в начале 1960-х гг. легкового автомобиля «Москвич-407»: полноприводный (4 × 4) «Москвич-410» и еще более редкий полноприводный «универсал» «Москвич-411». Александр Кириллов, сын многократного чемпиона советских и международных авторалли Кирилла Кириллова, показал заметно дооборудованные экземпляры легковых автомобилей «Москвич-412» и «Москвич-2140SL»¹, на которых его отец выступал в 1970-х гг.

В совокупности более полусотни автомобилей-экспонатов заполнили далеко не все внутреннее пространство бывшего павильона «Космос». Тем огорчительнее было обнаружить, к примеру, редкий даже в период производства в 1960-х гг. микроавтобус «Старт» с уникальным стеклопластиковым кузовом фактически скрытым за одной из металлических арок пе-

рекрытия павильона, а становящийся редкостью легковой ГАЗ-20 «Победа» второй серии конца 1940-х гг. и один из последних автомобилей, выпущенных на рубеже XX–XXI вв. под маркой «Волга», упиравшимися головными частями в стены. Сфотографировать их представлялось возможным только сзади. Еще более досадным упущением стал предельный лаконизм сопровождавшей автомобили-экспонаты информации: на миниатюрных табличках сообщались лишь годы выпуска модели (а не конкретно выставленного экземпляра, хотя многие конструкции за время выпуска подвергались существенным изменениям как внешнего облика, так и агрегатной начинки), объем и мощность ее двигателя, максимальная скорость. Организаторы выставки явно не учли, что уже выросло и вступает во взрослую жизнь поколение, для которого, к примеру, слова «Москвич» и «Волга» не ассоциируются с былыми достижениями отечественного автопрома, а аббревиатура *RAF* (Рижский автомобильный завод, фактически монополюбно снабжавший весь СССР в 1960–1980-х гг. микроавтобусами) и вовсе вызывает недоумение. Этот явный просчет выглядел тем более огорчительным, что один из организаторов выставки – Политехнический музей – располагает поистине огромными фондами вспомогательных материалов, способными полно и наглядно воссоздать атмосферу любой из исторических эпох автомобилизации нашей страны.

Так начинается очередной, принципиально новый этап развития одного из крупнейших выставочных комплексов нашей страны, и хотелось бы верить, что осуществляемые масштабные преобразования окажутся воистину плодотворными, достойными славной его истории.

¹ Кирилл Кириллов дооборудовал серийные «Москвичи» в соответствии с международными требованиями, предъявляемыми к машинам участников авторалли.