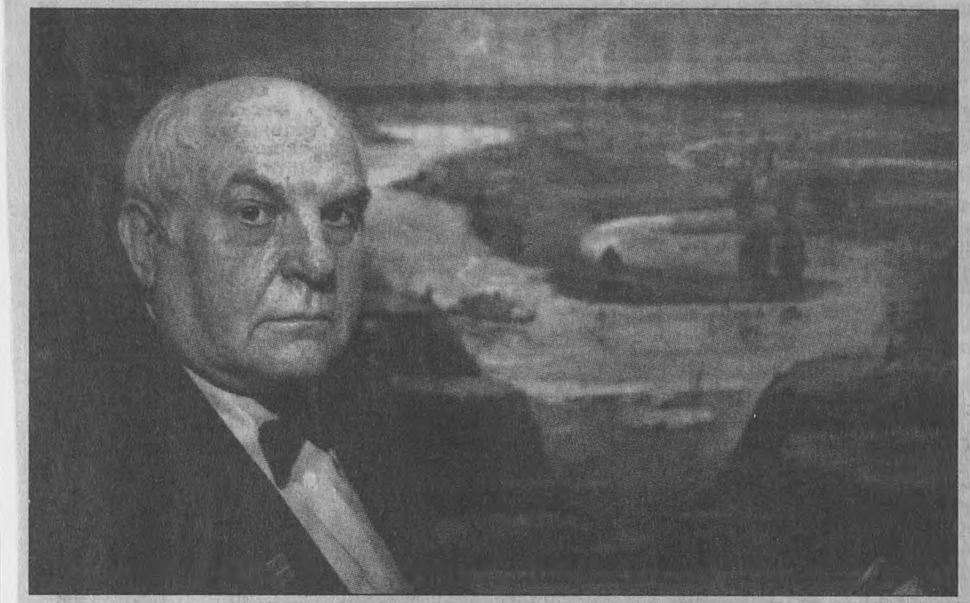
ХУДОЖНИК. НЕБО. САМОЛЕТ...

Тверская, 13. – 2004. – 14 окт. – с. 9



Сегодня на встречу с читателями нашей газеты мы пригласили московского художника Марка ГИНЗБУРГА, выставка картин которого совсем недавно успешно прошла в Малом Манеже. У Марка Викторовича много произведений, написанных в лучших традициях отечественной живописи, но так уж сложилось в его творческой судьбе, что самым ярким ее периодом были годы работы над портретной серией «История советской авиации», когда художник создал более сорока портретов выдающихся летчиков-испытателей Советского Союза.

С мыслями о славном прошлом советской авиации я и пришла в мастерскую Марка Гинзбурга, находящуюся на Васильевской улице, совсем рядом с Домом кино.

Но сначала художник показывал мне написанные им женские портреты, каждый со своей судьбой, прекрасные виды Праги, трогательные подмосковные пейзажи, натюрморты, а также работы своих учеников. Ведь более 30 лет он руководит им же организованной профессиональной студией изобразительного искусства. А «авиационный» период в его жизни, как чаще всего и бывает, начался совершенно случайно.

- Вы знаете, - вспоминает Марк Викторович, - я хорошо знал замечательного и жизнерадостного человека Костю Коккинаки. Летчика-испытателя, Героя Советского Союза Константина Константиновича Коккинаки, младшего брата Владимира Коккинаки.

А затем Гинзбург рассказал, как Коккинаки познакомил его с Марком Галлаем, Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем, членом Союза писателей СССР. А тот был не только отчаянно смелым летчиком, но и человеком творческим, легко возгорающимся. Именно ему и принадлежит идея воссоздать историю летных испытаний через серию портретов летчиков-испытателей.

- Это были сверхгерои, - говорит художник. - Пусть не обидятся на меня космонавты, но я ставлю Михаила Громова, братьев Коккинаки, Владимира Ильюшина, Марка Галлая, Сергея Анохина гораздо выше. Свой подвиг они совершали чуть ли не каждый день. Им была предоставлена машина, которую, как коня, нужно было обуздать, а затем научить летать. Ты один в неизведанном полете. Вы только представьте себе, Сергей Николаевич Анохин, шеф-пилот у генерального конструктора Яковлева, испытывал самолеты на разрушение в воздухе. Его задача была взлететь и довести самолет до тех режимов, когда машина может разрушиться, а если такое наступало, то выброситься с парашютом. Михаил Михайлович Громов в беседе со мной сказал, что это был самый героический человек в его жизни, хотя и сам Громов был неменьшим героем. В одном из таких полетов Анохину был поврежден конструкцией глаз. Он долго лечился, а потом вернулся в строй. Ведь летчик с одним глазом плохо определяет высоту при посадке самолета. А Анохин сажал самолеты с большой точностью и после травмы испытывал их еще 15 лет, был тренером многих космонавтов.

У меня есть портрет летчика-испытателя Нины Ивановны Русаковой. Я когда первый раз пришел к ней домой и увидел тихую, скромную женщину, то даже представить не мог, что она испытывала многие самолеты на слепую посадку, когда ориентироваться нужно было только по приборам.

Марк Викторович говорит, что о людях-легендах, чьи портреты он писал, может рассказывать часами, что с большинством из них на долгие годы сохранил самые дружеские отношения. Многих, к глубокому сожалению, уже нет в живых. Прежде чем приступить к столь ответственной работе, он начал профессионально изучать историю авиации и даже читал лекции в Музее авиации и космонавтики. Да и какой настоящий мужчина может остаться равнодушным к такой теме!

- О ком из летчиков-испытателей вы хотели бы рассказать нашим читателям особо?

- Вы знаете, меня поражала жизнь каждого из них, но судьба Рафаила Ивановича Капрэляна — это отдельный рассказ. Капрэлян был летчиком, который испытал многие вертолеты на фирме генерального конструктора Миля. От МИ-1 до В-12. Он был одним из немногих летчиков, совершавших самые дальние перелеты. Доставлял посла СССР в Пекин без посадки. Во время Великой Отечественной войны был направлен в распоряжение стратегической разведки для полетов в глубокие тылы врага. За восемнадцать полетов был представлен к званию Героя Советского Союза. Но в результате аварийной ситуации попал в плен, где прошел концлагерь и камеру смертников. После войны он стал летчиком-испытателем. Его еще трижды представляли к званию Героя Советского Союза и трижды ему было отказано. По личной просьбе Галлая я стал писать портрет Капрэляна, и тогда он рассказал мне свою историю. Я решил восстановить справедливость и начал собирать материалы о нем. Была составлена справка о героической деятельности Капрэляна, которую подписали 22 Героя Советского Союза, многие известные люди, в том числе и Валентина Терешкова. И я горжусь, что Рафаил Иванович наконец-то получил звание Героя. Наши дружеские отношения оборвались лишь с его смертью.

У Марка Гинзбурга есть портрет старейшего летчика-испытателя А. И. Жукова (1895 - 1980), начавшего с испытаний французского «маран-парасоля» и закончившего испытанием МиГ-19. В молодые годы у Жукова произошла памятная встреча с В. И. Лениным, и тот его назвал даже королем

«маран-парасоля». Деревянная изба, где долгие годы жил Жуков, стараниями Валентины Гризодубовой долгое время сохранялась среди новостроек в районе улицы Усиевича. Существует она и сейчас. Написал Гинзбург и два портрета Валерия Чкалова. Писал с его сына Игоря, у которого с отцом было поразительное внешнее сходство. Когда в этом году отмечалось 100-летие Чкалова, то один из его портретов вместе с другими двадцатью работами Гинзбурга были выставлены в картинной галерее в Тушине.

- Марк Викторович, а какую из своих работ вы считаете самой удачной?

- Портрет летчика-испытателя Константина Арцеулова. Он был основоположником планеризма в СССР, создателем метода выхода самолета из штопора. В 1934 году был арестован, провел в тюрьме 17 лет. Там начал заниматься живописью. Очень любил писать самолеты в полете. Многие из его работ сейчас находятся в музее в Монине. Арцеулов - внук художника Айвазовского. Поэтому неудивительно, что портрет его находится сейчас в Феодосии, в Музее Айвазовского.

Когда Гинзбург в основном завершил свою портретную галерею, в Летно-испытательном институте в Жуковском - знаменитом ЛИИ - была организована выставка его работ, на которой встретились те, чьи портреты там были представлены. Успех был очевиден. За портретную серию «История советской авиации» Марк Гинзбург был удостоен диплома Союза художников СССР. Многие из портретов через Министерство культуры затем ЛИИ были приобретены для постоянной галереи. К сожалению, сохранить галерею в целостности не удалось. Часть работ этой темы находится сейчас в мастерской художника. Пока еще не поздно собрать рассеянные по разным местам портреты летчиков-испытателей и восстановить галерею.

«История советской авиации» в портретах бесценна для патриотического воспитания молодежи. Как бы наивно это сегодня ни звучало. Необходима она и нам с вами. Чтобы не впасть подчас в грех уныния. Мужественные лики из нашего недавнего прошлого должны служить предостережением этому, а также напоминанием о великом предназначении Человека.

Нина ЮХНО

Фото Константина КАПУНОВА