

MUSEUM 195

международный журнал

ISSN 0255-0881

Аэрокосмические музеи

Музейные библиотеки

Музей сукума

в Танзании



museum *Международный журнал*

Ежеквартальный *Международный журнал "Museum"*, посвященный теории и практике музейного дела, издается Организацией Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры в Париже.

Журнал выходит в Париже на французском и испанском языках, в Оксфорде — на английском, в Каире — на арабском, в Москве — на русском.

№ 195 (№ 1, 1998)

На первой странице обложки

Вот так, по представлению художника, выглядит автоматический космический исследовательский аппарат HUYGENS Европейского космического агентства (ЕКА) после его посадки на поверхность Титана, одного из спутников Сатурна. HUYGENS будет запущен с орбитального летательного аппарата КАССИНИ, разработанного НАСА, в рамках осуществления совместного космического полета ЕКА/НАСА/КАССИНИ/HUYGENS. Аппарат должен был быть запущен в 1997 году. В планетарную систему Сатурна он войдет в октябре 2004 года.
© ESA

На последней странице обложки

Подъем Чарльза и Роберта 1 декабря 1783 года. Неизвестный художник XVIII века, холст, масло.
© Collection Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, France

Главный редактор: Марсия Лорд
Помощник редактора: Кристин Уилкинсон
Художественный редактор: Кароль Пажо-Фон
Редактор издания на арабском языке: Фавзи Абд эль-Захер
Редактор издания на русском языке: Татьяна Телегина

Консультативный комитет

Гаэль де Гишен, ИККРОМ
Жан-Пьер Моан, Франция
Стелиос Пападополус, Греция
Элизабет де Порт, генеральный секретарь ИКОМ, ex officio
Роланд де Сильва, президент ИКОМОС, ex officio
Шаже Тшилуйла, Заир
Нэнси Хашн, Канада
Томислав Шола, Хорватия
Яни Эрреман, Мексика

Адрес главной редакции:
UNESCO, 7 place de Fontenoy,
75352 Paris 07 SP (France)
Телефон: (33.1) 45 68 43 39
Факс: (33.1) 45 68 55 91

Ответственность за подбор и изложение фактов в подписанных статьях несут сами авторы. Высказанные ими мнения могут не совпадать с точкой зрения ЮНЕСКО. Встречающиеся в статьях формулировки и определения, которые касаются правового положения государств, территорий, городов и регионов, а также их управления или определения границ между ними, могут не отражать позиции ЮНЕСКО по затрагиваемым проблемам.

Выпуск журнала на русском языке осуществляет ЗАО «Издания ЮНЕСКО на русском языке» при содействии Комиссии РФ по делам ЮНЕСКО.

Учредитель — ОАО ИГ «Прогресс»

ЗАО «Издания ЮНЕСКО на русском языке»/UNESCO Publishing

Генеральный директор ЗАО «Издания ЮНЕСКО на русском языке»: Ирина Уткина

Редактор русского издания: Татьяна Телегина

Художественное и техническое редактирование: Ирина Цалкина

© ЮНЕСКО, 1997
© Перевод на русский язык ЗАО «Издания ЮНЕСКО на русском языке», 1998

Напечатано в Российской Федерации

Адрес русской редакции:
119847, ГСП-3, Москва, Г-21,
Зубовский бульвар, 17
Телефон: 247 17 94

Уважаемый читатель!

Если Вы живете или работаете в Москве, Вы можете приобрести *Международный журнал "Museum"* в книжном магазине «Человек читающий» по адресу: 119847, ГСП-3, Москва, Г-21, Зубовский бульвар, 17.

Русская редакция *Международного журнала "Museum"*

От редакции 3

- Досье:* 4 Аэрокосмические музеи достигли совершеннолетия
Аэрокосмические музеи Майкл А. Фопп
- 8 Опасное занятие: размышления о спорных выставках Том Д. Крауч
- 14 Надежда и опора Тим Торн
- 22 «Дух первопроходцев»: Музей авионавтики в Уругвае Полковник Анхель Э. Эрнандес
- 26 Канадские технические музеи работают в интерактивном режиме Кристофер Дж. Терри
- 28 «Строительство и авиапутешествия»: Художественный институт Чикаго представляет авиационную архитектуру
Сообщение Международного журнала "Museum"
- 32 Аэрокосмический музей в Ле-Бурже (Париж)
Генерал Жан-Поль Сиффр
- 40 Группа музеев авиации ИАТМ набирает высоту
Кристофер Дж. Терри
-

Практика 43 Скрытое богатство: музейные библиотеки и центры документации
Одиль Таррет

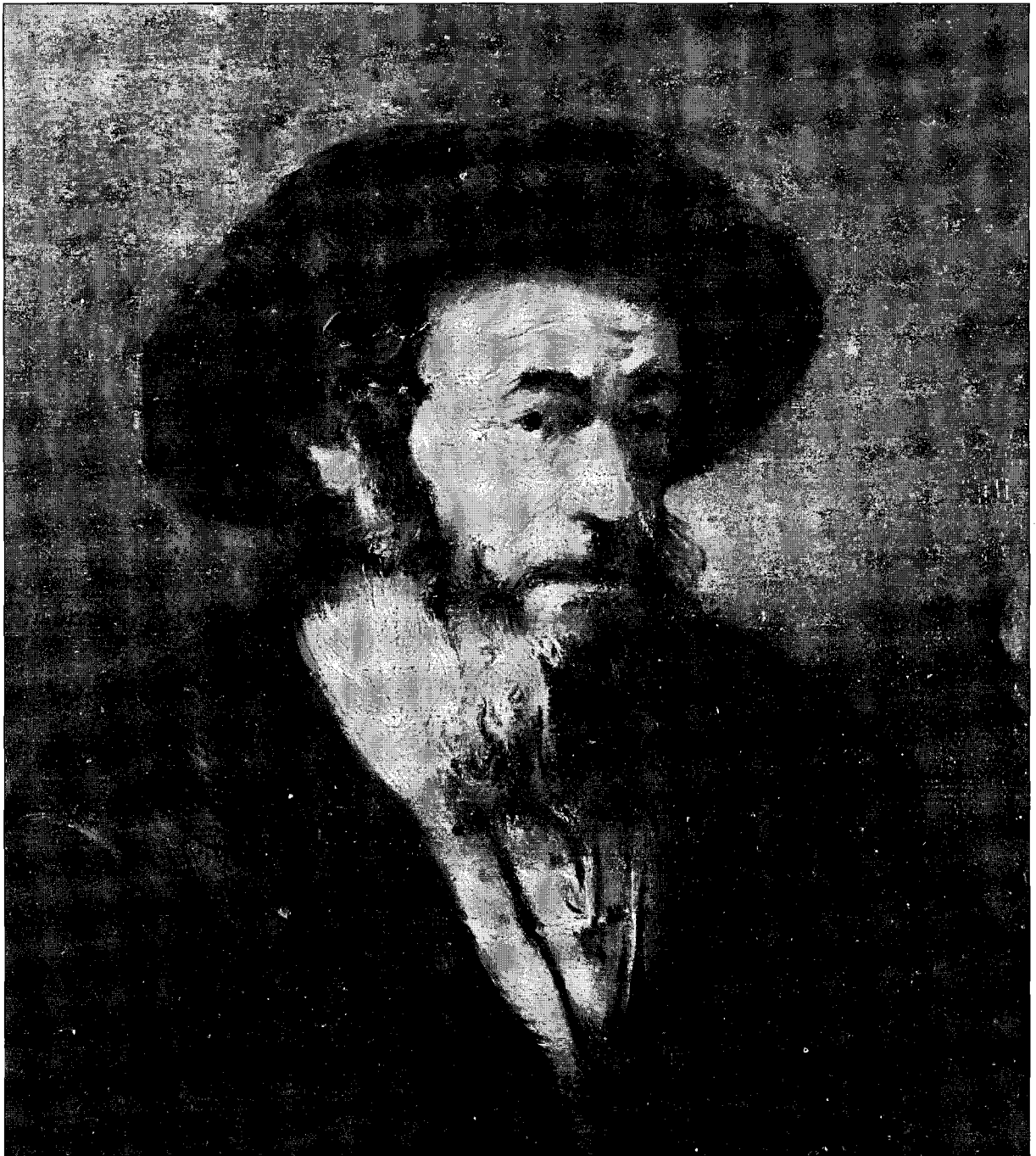
Экспозиция 49 Тема экспозиции — работорговля
Дэвид С. Девениш

Из нового опыта 53 История, контекст и самобытность в Музее сукума
Марк Г.С. Бессир

Рубрики 59 Книги

61 Незаконная торговля

62 Профессиональные новости



УКРАДЕНО

Картина маслом на доске, выполненная учеником Рембрандта в 1647 году: портрет старика с бородой в широкополой шляпе, изображенного боком, в три четверти правого профиля.

Размеры 24,5 × 22,5 см.

Украдена 8—9 ноября 1994 года из музея в Амстердаме (Нидерланды).

(Reference 6.165. 1/94. 17700 Interpol, The Hague.)

Photo by courtesy of the ICPO-Interpol General Secretariat, Lyons (France)

В мире есть познанное и непознанное; между ними — исследование.

Неизвестный автор

Как точнее описать беспрестанное экспериментирование человечества с воздушными полетами? С незапамятных времен человек мечтал о них, размышлял, наблюдая за видимой легкостью полета птиц, но только в конце XVIII века люди смогли «оторваться от земли» и всерьез начать освоение воздушного пространства.

Одни считают, что все началось в Гессене (Германия) в 1781 году, когда Меервейну, архитектору курфюрста Бадена Карла Фридриха, удалось взлететь на так называемом «орнитоптере», своего рода крылатой машине типа планера. Некоторое время спустя, в 1783 году, во Франции братья Монгольфье подняли в небо накачанный горячим дымом шар с петухом, уткой и овцой. Через два месяца Жан-Франсуа Пилатр де Розье и Франсуа Лоран маркиз д'Арланд совершили первый полет на управляемом воздушном шаре и, пролетев над Парижем, приземлились в Люксембургском саду. Воздушный шар господствовал в воздухоплавании до 1903 года, когда американец Орвилл Райт, промчавшись в воздухе 57 секунд со скоростью 31 миля в час, выполнил первый в мире полет на планере, на котором был установлен двигатель внутреннего сгорания. Прошло всего шестьдесят лет, и в 1961 году Юрий Гагарин из России совершил полет вокруг Земли и вошел в историю как первый человек, побывавший в космосе. А спустя еще восемь лет путешествие, начатое братьями Райт с открытой ветрам вершины в Северной Каролине, достигло своей кульминации, когда Нил Армстронг ступил на поверхность Луны. Путешествие продолжается...

Воздушный транспорт изменил не только ритм жизни людей, но и сами способы общения между ними. Благодаря ему перестали существовать отдаленные и недоступные районы, он покорил время, устранив вековые препятствия, мешавшие общению людей, и заменил древние, традиционные пути, на которых строились империи и цивилизации, на новые, покорившие реки, моря и горы. Благодаря воздушным коридорам, соединившим полюсы Земли и связавшим четыре континента, Атлантический океан стал более оживленным центром пересечения транспортных путей, чем Средиземное море в античные времена; в последние годы то же можно сказать и о Тихом океане.

Авиация стала одним из средств научных исследований, испытания человеческого мужества и изобретательности. Огромно ее политическое и экономическое значение: она способствовала появлению чувства национального единства и перераспределению населения; благодаря ей произошел переворот в области вооружений, возникли новые направления в здравоохранении и медицине; стали более доступными товары и услуги, были открыты новые рынки и ресурсы, изменившие географическое распределение рабочей силы; получили развитие новые, ранее не существовавшие, формы международного сотрудничества, изменился процесс урбанизации, неизмеримо выросло значение городов, расположенных в глубине континентов и удаленных от моря. Ее влияние сказалось практически на всех аспектах образования. Прорыв из воздушного пространства в космос уже сегодня произвел такой переворот в жизни планеты, который вряд ли мог вообразить себе сам Жюль Верн.

Неудивительно поэтому, что музеи стремятся воссоздать эту историю, ярко, творчески рассказать о волнующем, дерзновенном освоении новых высот. Об аэрокосмических музеях, пожалуй, больше, чем о других, можно сказать, что они уже переступили порог XXI века, поэтому стоящие перед ними задачи заслуживают подробного рассмотрения. Нашим вдохновителем и экскурсоводом стал директор Музея ВВС Великобритании в Хендоне, президент Международной ассоциации музеев транспорта и связи Майкл А. Фопп, которому *Международный журнал "Museum"* выражает искреннюю благодарность за его энтузиазм и преданность делу.

М.Л.

Аэрокосмические музеи достигли совершенности

Майкл А. Фопп
(Michael A. Fopp)

Краткий обзор истории авиации и развития посвященных этой теме музеев представлен Майклом А. Фоппом, директором Музея военно-воздушных сил Великобритании в Хендоне (Лондон).

Я счастлив, что меня попросили стать координатором этого первого специального выпуска *Международного журнала "Museum"*, посвященного аэрокосмическим музеям. Как директор одного из лучших музеев такого рода и президент Международной ассоциации музеев транспорта и связи я надеялся главным образом на опыт и знания моих коллег из разных уголков мира, от которых рассчитывал получить материалы, и не ошибся.

Впервые мысль о полете возникла у человека, вероятно, давным-давно, когда он впервые увидел существа, способные совершить то, что ему было недоступно. Проходили столетия, но человек по-прежнему мечтал парить в небе, как птицы, его разум и изобретательность были направлены на поиски практической возможности осуществления заветной цели. В течение многих веков гении на всех четырех континентах пытались перенести свои идеи на бумагу, но каждый раз терпели неудачу — не потому, что им не хватало энтузиазма, а в связи с недостаточным развитием техники. Первые эксперименты были связаны с запуском воздушных шаров и планеров, и единственной целью их было подняться в небо.

Почти вся история авиации приходится на XX век, на период жизни одного поколения. Это особым образом и весьма интересно отразилось на музеях авиации. Во-первых, они достаточно молоды, большинство из них созданы в последние тридцать лет. Во-вторых, некоторые из их экспонатов имеют весьма большие габариты, отличаются хрупкостью, изготовлены из материалов, разработанных для использования в течение определенного, зачастую довольно короткого периода времени. Иными словами, самолеты строятся не для того, чтобы существовать вечно или в течение достаточно длительного — по музейным меркам — времени. Это машины, предназначенные для ис-

пользования и модификации по мере необходимости, что еще более затрудняет работу хранителей этих музеев. Некоторые материалы, используемые в летательных аппаратах, или одежда членов экипажа подвергаются особенно сильному воздействию, а устойчивых методов их сохранения не существует. Некоторые экспонаты участвовали в боях или побывали в космосе, другие всю жизнь распыляли химикаты или перевозили пассажиров. Такое разнообразие применения еще более затрудняет работу тех, кто отвечает за их длительное хранение.

Многие из нас, проработав в музеях авиации по много лет, не устают поражаться той поистине первопроходческой деятельностью, которую нам приходится вести в области консервации экспонатов и каталогической терминологии. Мы наивно полагали, что наши коллеги в других музеях в свое время тоже прошли этот путь, но это не так. Аэрокосмические музеи представляют новые перспективы развития техники и достижений человечества, поэтому в этой работе у нас немного ориентиров.

Надеюсь, что какая-то часть новаторских идей содержится в материалах, которые я подобрал для этого выпуска. Мои коллеги красноречиво рассказали о многих проблемах, с которыми сталкиваются аэрокосмические музеи. Широкий спектр материалов свидетельствует о том, что интерес к таким музеям стремительно растет во всем мире. Во многих отношениях в последнее десятилетие нашего века возмужали не только авиационная наука и техника, но и посвященные им музеи.

Катализатор войны

Вряд ли можно точно описать ранний период истории музеев авиации. Разумеется, музеи, созданные во Франции и Великобритании, собирали экспонаты, связанные с воз-

душными полетами, за несколько лет до того, как самолет стал практической реальностью. Существуют свидетельства, что в конце прошлого века в Европе и США собирали машины, воздушных змеев и воздушные шары. Старейший из настоящих аэропланов (планер братьев Райт 1903 года) попал в Музей науки только в конце 20-х годов XX века, когда в некоторых странах уже экспонировались другие аэропланы. Однако, как это часто случается, катализатором необходимости уделять пристальное внимание сохранению того, что иначе просто попало бы в утиль, стала война. После Первой мировой войны возникло желание, с одной стороны, увековечить память о ней, а с другой — удовлетворить любопытство публики. Иногда возвращавшимся домой участникам «войны за прекращение всех войн» приходилось преодолевать огромные расстояния, при этом они привозили с собой свое снаряжение — свидетельство их подвигов и напоминание о тяготах войны. Такие страны, как Австралия, Новая Зеландия, США, отправляли домой огромное количество техники и снаряжения, на основе которых были созданы первые мемориалы, а затем и музеи. В Бельгии и во Франции, например, просто свозили в ближайшее укрытие все, что оставалось на местах сражений. Такое активное хранение экспонатов производилось почти без формальностей, а если между воюющими сторонами заключались официальные соглашения, договоры или перемирие, то для сохранения экспонатов они зачастую имели обратный результат, так как ими предусматривалось полное разрушение материальной части противника.

В период между двумя мировыми войнами в мире постепенно установилось равновесие, правда достаточно недолговременное, чтобы хранить слишком вечную память о прошлом. Ситуация в авиации была, вероятно, аналогична той, что сегодня сложи-

лась в области информационных технологий, где компьютерная техника и программное обеспечение развиваются настолько стремительно, что попытки сохранить или использовать прошлогодние модели кажутся попросту странными, а все, что старше пяти лет, вообще воспринимается как нечто доисторическое! В «бурные двадцатые» авиация явно входила в свой золотой век с новыми достижениями практически во всех областях. На этом фоне некоторые сохранившиеся экспонаты выбрасывались как ненужный хлам. Однако немногие дальновидные люди и учреждения поступали иначе. В 1927 году Поль Гарбер послал телеграмму Чарльзу Линдбергу — сразу после его знаменитого перелета через Атлантику — с просьбой передать *Спирит оф Сент-Луис* Смитсоновскому институту в Вашингтоне. Так было положено начало движению за сохранение и, самое главное, за признание необходимости сохранения наследия мировой авиации.

Бурное развитие авиационной промышленности и общий интерес публики ко всему, что летает, также способствовали созданию экспозиций, которые носили отчасти музеологический, отчасти пропагандистский характер, а кроме того, демонстрировали национальную гордость технологическими достижениями страны. Авиация была (и до сих пор остается) одной из наиболее сложных новых технологий. В некоторых странах создание национального музея авиации использовалось для решения более широкой задачи возрождения чувства национального самоуважения и верности конкретной политической идеологии. Несомненно, лучшую коллекцию в то время имела столица нацистской Германии.

В период между войнами возник новый самостоятельный вид вооруженных сил — в Европе и Южной Америке создавались первые независи-

мые военно-воздушные силы. Для этого нарождавшегося и еще очень молодого вида вооруженных сил были необходимы механизмы, которые вселили бы гордость и закладывали традиции в целях поддержания и укрепления высокого морального духа. Один из путей состоял в том, чтобы сосредоточить внимание на исторических достижениях прошлого путем в том числе сохранения устаревшей или ненужной техники. Так появилось стремление к собирательству предметов, связанных с как гражданской, так и военной авиацией, поскольку в то время было трудно провести различие между ними.

Несмотря на все эти факторы, когда мир охватила Вторая мировая война (1939—1945), интерес к историческим самолетам и их коллекционированию упал до минимума. Как это часто случалось в истории, военные нужды форсировали технический прогресс, однако идея коллекционирования и хранения достижений прошлых лет занимала тогда более чем второстепенное место. Кроме того, самолет стал одним из «орудий». Из новшества он превратился в нечто вполне обычное, из диковины — в символ свободы, из раритета — в обычное орудие убийства и разрушения. На некоторое время авиация перестала быть чудом, во всяком случае появились гораздо более серьезные заботы.

Молодое наследие

Как и прежде, в послевоенные годы мир подводил итоги и снова совершал те же ошибки в отношении сохранения прошлого. Военная техника, воспринимавшаяся прежде как нечто обыденное, для пострадавших в войне превратилась в некий раритет. Люди нуждались совсем в других вещах, которые получали частично за счет полного уничтожения и переработки военной техники. Многие яркие образцы техники военного времени были буквально уничтожены

в течение месяцев. Пока колесо истории совершало полный оборот, интерес ко всему, связанному с авиацией, сменился послевоенным подъемом спроса на потребительские товары и мирную продукцию военного времени. Благодаря реактивному двигателю путешествие в любой конец мира стало доступно практически каждому, космические ракеты сделали возможными полеты в космос и на Луну, за которыми с восхищением следило все человечество. С развитием интереса к авиации и ее распространением настало время для осуществления идеи создания музеев, в которых было бы собрано, хранено и изучалось пока еще молодое, но уже достаточно солидное наследие недавнего прошлого.

В 50-е годы предпринимались попытки создания таких музеев, но главным их достижением было формирование самих коллекций. А в 60-е годы во многих странах планировалось строительство для этих целей общественных зданий, различными способами собирались средства для его финансирования. В большинстве случаев достаточно было участия ветеранов войны, но зачастую приходилось привлекать общественность. Средства были собраны, и в период 70—80-х годов в разных странах мира открылись аэрокосмические музеи.

Насколько я знаю, ни одна страна не осталась в стороне от авиации и в очень немногих отсутствуют те или иные авиационные коллекции. Лучшими из них, естественно, владеют музеи крупных городов развитых стран — в Вашингтоне, Париже, Лондоне и т.д. Но интересная особенность музеев этого относительно нового типа состоит в том, что ни одна страна, город или штат не может претендовать на монополию в этой области. Китай, Российская Федерация, Пакистан, Венгрия, Таиланд и еще около 50 стран имеют сегодня достаточно полные и популярные

авиакосмические коллекции. Многие аэрокосмические музеи достигли выдающегося уровня и разрабатывают ряд новых областей. Они предоставляют не менее богатые возможности для проведения досуга жителям тех населенных пунктов, где они расположены, чем любой другой, более старый музей, а в некоторых странах они стали самыми посещаемыми учреждениями культуры. Их можно считать новаторами в области организации научно-популярных тематических экспозиций, они также вносят исключительно важный вклад в развитие образования.

На мой взгляд, то, что уже сделано в области создания всемирной сети аэрокосмических музеев, — это только начало. Если мы сумели так много достичь за столь короткое время, то есть все основания для оптимизма относительно будущего. Наши музеи уже находят новые, интересные сред-

ства представления своих коллекций миру через Интернет; благодаря близости аэрокосмических музеев к отрасли промышленности и направлению науки, которые питаются новейшими достижениями техники, они — в этом я почти не сомневаюсь — в следующие двадцать пять лет займут ведущие позиции во всех областях.

Я благодарен коллегам, предоставившим материалы для данного выпуска *Международного журнала "Museum"*, поскольку они разделяют мою уверенность в силах современного мирового сообщества аэрокосмических музеев и в том, что мы находимся на пути к грандиозным успехам. Мы давно следим за деятельностью наших коллег и учимся у них. Мне кажется, что скоро мы займем ведущее положение в ряде областей, в том числе в сфере хранения и консервации. Мы готовы взять на себя связанную с этим ответственность. ■

Приглашение к сотрудничеству

Международный журнал "Museum" с нетерпением ждет поступления предложений и статей по всем вопросам, представляющим интерес для международного музейного сообщества. Статьи и соображения относительно проблем для их рассмотрения в тематическом разделе журнала следует направлять по адресу: Editor, *Museum International*, UNESCO, 1 rue Miollis, 75732 Paris Cedex 15 (France), Fax (+33.1) 45.68.55.91. Ответ Вам будет направлен в кратчайшие сроки.

Опасное занятие: размышления о спорных выставках

Том Д. Крауч
(Tom D. Crouch)

Том Д. Крауч, председатель Отделения аэронавтики Национального музея воздухоплавания и космонавтики (НАСМ) Смитсоновского института, как видно из его статьи, не новичок в дискуссиях. Статья была написана им в ответ на высказываемые сомнения относительно ценности практически всех серьезных выставок, которые стремятся представить экспонаты в конкретном социально-культурном контексте. Том Д. Крауч — автор и редактор ряда книг и статей о начальном этапе истории воздухоплавательной техники, лауреат нескольких крупных литературных премий, в том числе премии, присуждаемой книгам на историческую тему Американским институтом аэронавтики и астронавтики, и премии Ассоциации писателей, пишущих на тему авиации и космоса. В 1989 году за свою книгу *The Bishop's Boys* (Дети Епископа) он получил Премию Кристофера — награду «за значительные художественные достижения в утверждении высочайших ценностей человеческого духа».

«Скандалная экспозиция в Национальном музее воздухоплавания и космонавтики выворачивает мозги и внутренности». Такими словами старейший критик газеты *Вашингтон пост* Хэнк Берчард начал свою рецензию на экспозицию *Легенда, память и великая война в воздухе*, которая открылась 13 ноября 1991 года. Сильно сказано!.. Но это было только начало.

То, что на первый взгляд воспринимается как очередное прославление авиации на заре ее развития, вдруг превращается в откровенный рассказ о бессмысленности и ужасах войны. Это доля реальности, которую никогда прежде нельзя было увидеть в потрясающем, оснащенном по последнему слову техники музее Смитсоновского института, ставшего главной достопримечательностью города, где привычно демонстрируются сверкающие самолеты и ракеты и при этом практически забывается о смерти и разрушениях, в которые они ввергли планету.

Рецензия Берчарда был первым серьезным симптомом предстоящих споров о последней экспозиции в Национальном музее воздухоплавания и космонавтики. Некоторые обозреватели считали ее достижением. Например, Берчард назвал экспозицию «огромным шагом вперед», свидетельствующим, что «правофланговый Смитсоновского института (НАСМ) может, в конце концов, подняться до смитсоновского уровня».

Однако высказывались и противоположные взгляды. В письме редактору *Вашингтон пост* Джек Уайтло, бывший управляющий делами НАСМ во времена его торжественного открытия в июле 1976 года в качестве «подарка народу к двухсотлетию США», отмечал, что новая экспозиция больше подходит для военного, чем для технического музея. Очевидно, Уайтло почувствовал, что в НАСМ подул ветер перемен, и заскучал по старым добрым временам.

Прежняя экспозиция [старая экспозиция в НАСМ, посвященная

Первой мировой войне, была демонтирована в 1984 году] показывала не место авиации в Первой мировой войне, а ту роль, которую война сыграла в развитии самолетостроения. В музее преобладала тема технического прогресса в авиации, которая преподносилась через рассказ о таких исторических моментах, как демонстрация фигур высшего пилотажа в провинции, Вторая мировая война, авиация военно-морских сил и т.д. В этих экспозициях не было деления на победителей и побежденных, на хороших и плохих парней.

Несколько дней спустя настала очередь Уайтло держать ответ. Билл Монтегю, автор другого письма редактору *Вашингтон пост*, отмечал, что «многословное выступление Джека Уайтло против новой экспозиции, посвященной Первой мировой войне... отражает отсутствие понимания моральных проблем, которое когда-то было свойственно музею...». Монтегю приветствовал музей в связи с его «честным стремлением уравновесить техническую фантастику исторической реальностью» и особо поздравил директора НАСМ Мартина Харвита, у которого «есть навигационный прибор, отсутствовавший у прежнего руководства Национального музея воздухоплавания и космонавтики, — моральные ориентиры».

Бурная дискуссия о новой экспозиции продолжалась несколько месяцев. Появился ряд весьма положительных рецензий, немало одобрительных писем и отзывов посетителей. Но были и письма, в которых высказывалось беспокойство. Большинство из них основывались на материале, распространенном информационным агентством Ассошиэйтед Пресс; несколько вариаций на его тему было опубликовано примерно в 160 газетах по всей стране. О его настрое можно судить по первому абзацу версии *Лос-Анджелес таймс*:

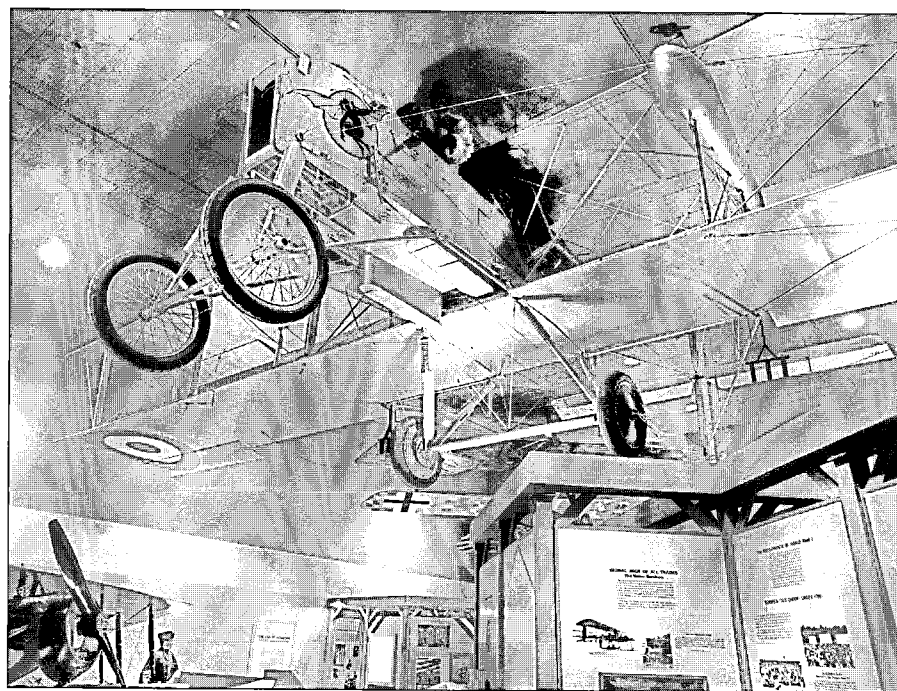
ВЫСТРЕЛ

Забудьте обо всем, что вы слышали о Красном бароне или видели в кино о схватках «фоккеров» и «пфальцев» со «Спад» и «Сопвит снайп». В Смитсоновском институте не признают, что авиация сыграла значительную роль в Первой мировой войне. Институт готовится открыть экспозицию, которая неизбежно вызовет споры. «Ее главная идея — четко определить, что представляла собой авиация в период Первой мировой войны», — говорит главный хранитель музея Доминик Пизано.

Редактор *Art классикс* (который экспозиции не видел, но, по всей вероятности, читал *Лос-Анджелес таймс*) цитирует информационное сообщение и «разъясняет» читателям «проблему» НАСМ: «Надо помнить, что большинство тех, кто работает в таких учреждениях с исключительно статичными экспозициями [как НАСМ], — это главным образом обыкновенные бюрократы, которые никогда, ни разу в жизни не решаются подняться в воздух на машинах, которые они демонстрируют».

Так что же происходит? Неужели Национальный музей воздухоплавания и космонавтики действительно посягнул на память и репутацию храбрых бойцов, сражавшихся и погибших в первой воздушной войне? Уверю вас, что это не так. В то же время организаторы экспозиции *Легенда, память и великая война в воздухе* значительно отошли от замысла первоначально созданного зала Первой мировой войны в НАСМ.

Многим посетителям нравился зал Первой мировой войны, подготовленный к открытию музея в 1976 году. Его экспозиция была спроектирована с творческим воображением и передавала дух романтики, с которым связаны наши представления об авиации времен Первой мировой войны. Главное место в экспозиции занимало



Фотографии предоставлена автором

воссозданное летное поле Военно-воздушных сил США 1918 года «где-то во Франции». Мешки с песком, дощатые настилы и имитация грязи — все это создавало ощущение времени и места. У небольшого ангара стоял «Фоккер D.VII». Посетители могли слышать, как в нем офицеры разведки США допрашивают немецкого пилота-перебежчика. Напротив два механика-манекена оживленно беседовали, работая над фюзеляжем «Ньюпора». Наверху подвешен перевернутый «Спад VII», застывший на полпути в победном выражении. «Спад XVI» генерала «Билли» Митчелла подвешен рядом, в более спокойном положении. Перейдя через «летное поле», посетители проходили мимо витрин с обмундированием и личными вещами известных асов, лица и имена которых постоянно высвечивались на экране над выходом.

Прежняя экспозиция была очень зрелищной. Действительно, подобно витрине с драгоценностями, она представляла собой сценическую декорацию, которая давала возможность наиболее выгодно показать главные экспонаты — самолеты. Те, кому нравилась старая экспозиция, могут поблагодарить за ее разрушение насекомых. Заражение было обнаружено в 1984 году. Учитывая характер материалов, из которых был построен зал, и потенциальную угрозу деревянным и матерчатым экспонатам, выбора не

Бомбардировщик «Вуазен», подвешенный к потолку, в экспозиции Легенда, память и великая война в воздухе, внизу слева: принадлежащий НАСМ «Спад XIII» «Смит IV».



Фотография предоставлена автором

«Сопвит снайп», участвовавший в воздушной обороне Великобритании, подвешен над воспроизведенным входом на станцию метро «Элефант энд кастл», которая во время Первой мировой войны использовалась как бомбоубежище.

было — нужно было демонтировать зал и начинать все сначала.

Здесь возникает естественный вопрос: почему музей просто не воссоздал старый зал? Дело в том, что, если хорошо спроектированная витрина для драгоценностей позволяет посетителям оценить красоту знаменитого бриллианта, то это не самый удачный способ, чтобы передать смысл и значение такого сложного социально-технического явления, как самолет времен Первой мировой войны.

Точность музейной экспозиции требует большего, нежели подготовка корректно составленных этикеток к экспонатам. Как показывают исследования, экспозиция не самое удачное средство представления подробной информации. Посетители стремятся скорее получить общее впечатление. В экспозиции, как в мозаике, отдельные элементы информации складываются в более крупный и желателен логически связанный образ или понятие. Поэтому при планировании экспозиции недостаточно обеспечить точное изображение отдельных предметов и образов. Хранитель должен всегда иметь в виду общую картину — основную идею, которую передает зал в целом.

Какой образ авиации времен Первой мировой войны представляла перво-

начальная экспозиция? Вероятно, справедливо предположить, что акцент на боевые самолеты и амуницию знаменитых асов наводил посетителей на мысль, что война в небе имела мало общего с событиями, происходившими на земле. Перевернутый «Спад», яркое обмундирование, два веселых механика-манекена (они говорили голосами известных персонажей вашингтонского радио Хардена и Уивера) создавали впечатление «милой войны», во время которой Красный барон и капитан Эдди каждый день соперничали в ясном синем небе над Францией.

Сложное видение

Выставка *Легенда, память и великая война в воздухе* дает другое, гораздо более сложное видение первой воздушной войны. Первая витрина экспозиции, оформленная как витрина магазина, с надписью «Старый авиатор — экспонаты Первой мировой войны», разумеется, вызывает удивление посетителей. Она заполнена искусно подобранными экспонатами — коробками из-под пиццы, бутылками вина, футболками, альбомами, продуктами, ресторанными меню, пивными кружками, игрушками и играми, — которые символизируют мотивы, связанные с авиацией времен Первой мировой войны. Текст этикетки пред-

лагал посетителю задуматься над тем, что через семьдесят лет после того, как умолкли орудия, образы Первой мировой войны в воздухе остаются настолько яркими, что их все еще используют на рынке в оформлении широкого спектра продукции. Разумеется, со временем эти образы, войдя в обиход, изменились до неузнаваемости.

Две витрины у противоположной стены подчеркивают ту же идею. Обе посвящены Манфреду фон Рихтгофену — знаменитому немецкому авиатору, известному под именем Красного барона. В одной представлены этикетки, изображения и изделия, рассказывающие историю Красного барона, в другой — современный кич, а также продукты, носящие его имя или оформленные с использованием его изображения. Вы не найдете ресторана, названного именем Дугласа Бейдера, Ричарда Бонга или Эрика Хартманна. Легенда о Красном бароне достигла поистине мифологических масштабов. Ни один боевой летчик, ни один летчик вообще, за исключением, пожалуй, Чарлза Линдберга или Амелии Эрхарт, не получил такой известности.

Поставив посетителей лицом к лицу с этими вызывающими недоумение современными образами авиации времен Первой мировой войны, экспозиция возвращает их назад, приблизительно в 1935 год, и приводит их в комнату мальчика того времени. У мальчика, который живет — или, вернее, жил — в ней, целая эскадра подвешенных к потолку моделей самолетов Первой мировой войны, сделанных из бумаги и деревяшек, а на столе — еще не законченная модель. Стены увешаны фотографиями летчиков — героев воздушных боев, на кровати разбросаны дешевые романы на тему войны, на полках стоят зачитанные *Французские соколы*, *Красный рыцарь Германии* и *Борьба с «воздушной каруселью»*. Заключительная часть вводного раздела представляет Первую мировую войну в воздухе, как показал ее Голливуд, — это специальный фильм

Небесные рыцари Голливуда Дугласа Фербенкса-младшего.

Посетители покидают вводную часть экспозиции, их мысли заняты романтическими, привлекательными образами воздушных поединков, созданными поп-культурой, и оказываются лицом к лицу с тем, что обозреватель Хэнк Берчард назвал «фотографией в натуральную величину напоминающего призрак тела солдата, убитого в траншее на Западном фронте».

Пустые глазницы смотрят на нас из неизвестности потустороннего мира. Бесстрастная камера обнаруживает, что тело не совсем изъедено воронами и крысами. Мундир солдата выглядит таким аккуратным и нигде не поврежденным, что в голову приходит мысль, что солдат, вероятно, погиб от отравления газом, а не от пули или осколка бомбы. Я не заметил, какая это форма. Вы тоже не обратите на это внимания.

Завладев вниманием посетителей, далее хранители экспозиции зала воссоздают историю воздушного оружия и его использования в Первой мировой войне. Акцент делается на связи между тем, что происходило в небе, и тем, что было в траншеях. Специальные разделы посвящены воздушной разведке, развитию истребительной авиации, авиационным пулеметам и синхронизаторам, совершенствованию тактической мысли применительно к использованию авиации в период 1914—1918 годов.

Еще один раздел, построенный вокруг фюзеляжа самолета F.E.8, в кабине которого находится пилот, экипированный для полетов в холодную погоду, рассказывает обо всех аспектах «вражеского окружения», с которым приходилось сталкиваться тогда военным летчикам. Оглядевшись вокруг, посетители увидят замечательную коллекцию настоящих самолетов того времени. Здесь представлены «Вуазен VIII LA.P», «Пфальц D.XII», «Спад», «Фоккер D.VII», «Альбатрос D.Va»,

«Сопвит снайп». Другие самолеты показаны в великолепно выполненных моделях. Модель «Цеппелин Стаакен R.IV» в масштабе 1:16, выполненную мастером Центрального отдела выставок Смитсоновского института, нужно видеть своими глазами.

В новой экспозиции гораздо больше самолетов, чем было в старой, и представлены они в интересном контексте. Очень мало известно о боевой истории выставленного в НАСМ «Пфальца», но мы довольно много знаем о его послевоенной карьере кинозвезды в таких эпических фильмах, как *Предрагветный патруль*. Поэтому самолет подвешен в начале вводного раздела зала, украшенного голливудской символикой. «Вуазен» экспонируется как ночной бомбардировщик, а «Фоккер» — совершенно новеньким, только что с завода. «Снайп» подвешен около выхода из зала в разделе, посвященном обороне и рождению ВВС Великобритании.

Аудиовизуальные средства используются в целях придания экспозиции более гуманного характера, возвращают самолеты к жизни. Кол Пален, автор фильма, в котором показано, как заводится, взлетает и совершает полет над сельскими районами штата Нью-Йорк самолет F.E.8, рассказывает о том, что значит управлять самолетом такого класса. А на другом мониторе покойный Раймон Брукс делится воспоминаниями о воздушном бое на борту «Смит IV»; неподалеку выставлен «Спад».

Другие разделы экспозиции посвящены реакции на вступление в войну Америки, программе выпуска самолетов в США, обсуждению роли военно-морской авиации в Первой мировой войне. Они рассказывают о том, как внутренние проблемы Германии отразились на производстве самолетов, о развитии конструкций самолетов и авиадвигателей во время войны.

Пройдя через воссозданный вход на станцию лондонского метро «Элефант энд кэсл», посетители попадают в заключительный раздел экспозиции, где

рассказывается о бомбардировках немецкой авиацией территории Англии в 1915—1918 годах. Здесь также освещаются вопросы становления британской воздушной обороны и создания ВВС Великобритании как первого самостоятельного вида вооруженных сил. В заключительном разделе рассматривается влияние Первой мировой войны в воздухе на дальнейший ход истории XX века. В фильме *Длинная тень* прослеживается связь стратегических бомбардировок времен Первой мировой войны с последующим развитием военной доктрины ВВС.

Многоплановое восприятие

Новая экспозиция — явление сложное и может восприниматься на нескольких уровнях. Тем, кто просто хочет посмотреть и изучить великолепную коллекцию самолетов того времени, она предоставляет гораздо более широкие возможности, чем предыдущая экспозиция. Здесь больше самолетов различных типов, и многие из них можно разглядывать с разных сторон. Трудней всего рассмотреть, пожалуй, «Вуазен» и «Снайп», которые подвешены непосредственно под потолком. Но эти два известных самолета выставляются в музее впервые, чтобы изучить их, достаточно лишь немного напрячься.

Для посетителя, готового потратить немного больше времени и прочитать все этикетки, экспозиция предлагает полезное и интересное знакомство с рождением технологий создания военных самолетов и с историей первой воздушной войны. И Джек Уайтло здесь абсолютно не прав. Новая экспозиция дает более четкое, полное и подробное представление о развитии летной техники во время Первой мировой войны, чем ее предшественница. При этом информация подается в соответствующем социально-политическом и экономическом контексте.

Наконец, на самом высоком уровне экспозиция передает идею, выходящую за рамки собственно предмета выставки, — мифы и легенды способны за удивительно короткое время за-

тмить реальный исторический опыт. Учитывая, что мы принимаем решения относительно будущего, исходя из нашего восприятия прошлого, особую важность приобретает четкое понимание исторических событий.

Почему описанная выше экспозиция некоторых разочаровала? Большинство посетителей сознательно или неосознанно ожидают от музея приятных и в общем обнадеживающих впечатлений. Конечно, Национальный музей воздухоплавания и космонавтики вполне соответствует таким ожиданиям. История покорения воздушного пространства — вдохновенный рассказ о достижениях человечества. Все американцы должны гордиться тем вкладом, который их народ внес в развитие искусства и науки воздухоплавания, авиации и космонавтики начиная с первых полетов братьев Райт вплоть до эпохи транспортных космических кораблей многоразового использования «Спейс Шаттл». НАСМ демонстрирует основные вехи авиакосмической эры — от первого самолета до командного отсека корабля «Аполлон XI», доставившего первых людей на Луну, до космических кораблей «Пионер» и «Вояджер», вырвавшихся за пределы Солнечной системы. Посещение музея рождает в душе самого искушенного посетителя смутное, теплое чувство гордости.

Обычно НАСМ без труда справляется с задачей отражения успехов, подчеркивая сильные стороны и достижения и восхваляя героев. Но если музей и призван пробуждать гордость, он, кроме того, должен, хотя бы иногда, выходить за рамки своей сугубо прославляющей функции и пытаться помочь посетителям понять сложную обстановку, в которой развивалась авиакосмическая техника, и то влияние, которое она оказала на мир.

Первая мировая война была центральным событием XX века. Она породила революции, идеологические движения, сдвиги в расстановке сил и направлении развития целой эпохи. Она также продемонстрировала миру военный потенциал самолета — изобре-

тения, которое произвело переворот в приемах ведения войны. Поэтому абсолютно необходимо честно и четко рассказать о таком важном предмете.

Первоначальный зал Первой мировой войны представлял самолеты, участвовавшие в войне, в контексте, который усиливал общераспространенное мнение о том, что первая война в воздухе была временем рыцарства и романтики. Он давал приятные ощущения, которые усиливали иллюзорное восприятие Первой мировой войны в небе, с которым приходили сюда посетители, как серии отдельных воздушных боев один на один высоко над вызывающими омерзение траншеями. Новый зал, с другой стороны, стремится создать контекст в качестве основы для понимания сущности воздушной войны. Представленная здесь информация отличается большей насыщенностью. Ее подбор отражает попытку противопоставить мифы и заблуждения реальной жизни и смерти в небе в период 1914—1918 годов. Наконец, новая экспозиция рассказывает о том, как накопленный опыт влиял на формирование последующей истории. Одним словом, это не традиционный зал НАСМ, что смущает некоторых посетителей. Они предпочли бы прежний стиль показа самолетов в «шкатулке с драгоценностями» как эстетического объекта, а не экспозицию, разрушающую приятные иллюзии и показывающую жестокую реальность.

Историю XX столетия во многом определило умение человека летать. Если НАСМ предлагает своим посетителям привычный, отретушированный портрет американской авиакосмической отрасли, то его сотрудники должны быть готовы к сложным вопросам. Мы обязаны помочь нашим посетителям увидеть актуальные проблемы жизни страны в исторической перспективе. Иногда это требует риска — проявить немного больше смелости, новаторства, обозначить трудные вопросы, возможно, даже немного расстроить посетителей. Если мы этого не сделаем, то рискуем превратиться в нечто вроде крылатого Диснейленда. ■

Надежда и опора

Тим Торн
(Tim Thorne)

От используемой в музее авиации системы документирования зависят не только порядок и учет, но и надежная работа и личная безопасность. Тим Торн, независимый консультант по вопросам управления, специализируется в области информационных систем. Он представляет свой взгляд на значение применения надлежащих учета и методов, иллюстрируя его на примере Музея военно-воздушных сил Великобритании в Хендоне (Англия), где он руководит работой по совершенствованию методов управления коллекциями. В заключение автор предлагает ряд советов тем, кто собирается заняться реализацией аналогичного по смелости замысла.

Уверен, многие читатели согласятся, что некоторые аспекты предлагаемого здесь сценария им знакомы. Представьте себе большой национальный музей, где две трети экспонатов не подлежат учету и недоступны, поскольку на них вообще отсутствует какая-либо документация; масса сделанных вручную записей — это более сотни различных списков и картотек. Например, один и тот же предмет одежды может быть описан как «шляпа типа каски противоударной, или шляпа с мягкими полями, или шляпа фетровая с широкими мягкими опущенными полями, или шляпа типа форменного головного убора Австралийской армии с широкими полями образца 1936 года». Предметы здесь хранятся в огромных ангарах, забитых тысячами авиационных деталей и приборов, многие из которых не задокументированы и не описаны; самолеты восстанавливались и демонстрировались без применения каких бы то ни было формальных процедур и документирования; целый самолет «пропал» после того, как был предоставлен на долгосрочное временное хранение.

Я понимаю, что подобная ситуация хорошо знакома многим опытным профессионалам музейного дела. Но когда я согласился в 1993 году принять на себя руководство процессом совершенствования методов работы с коллекциями в Музее военно-воздушных сил Великобритании в Хендоне, я не подозревал об этом — об этом вообще никто ничего не знал. Когда в ходе предварительного исследования я обнаружил такое состояние дел на трех объектах музея, его руководство (тоже новое) было поражено не меньше моего. Для человека, как я, занимающегося информационными системами и привыкшего к четко организованному пространству авиационного производства и огромного рынка сбыта, это была действительно интереснейшая задача.

Музей рассказывает о боевом и социальном аспектах истории ВВС Великобритании начиная со времен Первой мировой войны, когда авиация сухопутных войск и авиация

ВМС существовали отдельно, и до наших дней. Здесь выставлено более 100 самолетов, но это только верхушка айсберга — с учетом книг, документальных архивов, фотографий, видео- и аудиозаписей, картин и скульптур коллекция содержит, по некоторым оценкам, около 1 млн единиц хранения. Кроме двух экспозиций, музей имеет также запасник и реставрационный центр в Кардигтоне, в пятидесяти милях от Лондона, на родине дирижаблей жесткой системы R100 и R101 времен Британской империи.

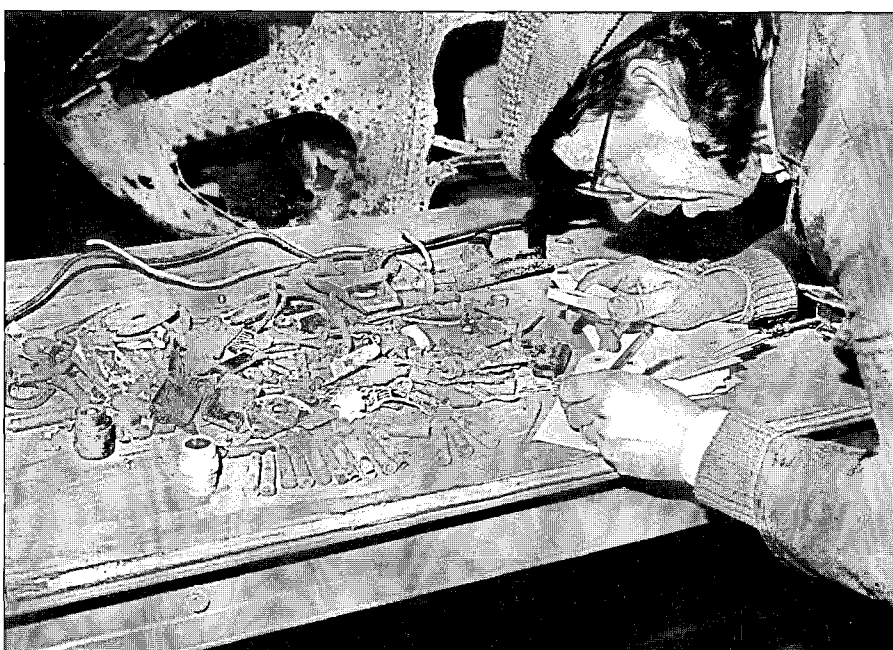
Разумеется, проблемы с документированием коллекций имеют свои причины. В 60—70-е годы музей концентрировал свое внимание на организационных вопросах и привлечении публики, а в 80-е годы, как и другие британские музеи, он боролся за выживание в связи с сокращением государственного финансирования. Твердо зная, что мы не одиноки в том, что столкнулись с этими проблемами, мы заинтересовались ответными на ситуацию действиями других музеев. Многочисленные командировки и исследования в Великобритании и США в скором времени показали, как много внимания и усилий уделяется документированию и выбору методологии в музейном деле в целом. Для нас оказался полезным опыт организаций, которые работают в этой области, например КИДОК (комитет ИКОМ, который занимается проблемами документирования) и Ассоциации музейной документации (МДА) в Великобритании. Мы узнали, что многие музеи предпринимали отчаянные попытки автоматизировать процесс управления своими коллекциями, несмотря на нехватку средств и кадров. Мы также обнаружили много интересных идей, которые следует взять на вооружение, и много опасных ловушек, подстерегающих неосмотрительных, которых мы должны по возможности избегать. В частности, мы поняли, что программы документирования имеют способность разрастаться до бесконечности и продолжаться вечно. Мы также узнали (с некоторым облегчением), что наша ситуация отнюдь не уникаль-

на: ясно, что огромные завалы с документированием имеют многие музеи. Более всего нас порадовал энтузиазм, который мы наблюдали у всех, с кем встречались. Так что мы вернулись в Хендон с большим количеством предложений о помощи и воодушевленные на решение стоящих перед нами задач. На этом фоне началась реализация Проекта управления коллекциями Музея военно-воздушных сил Великобритании, который потребует значительных профессиональных ресурсов в предстоящие годы.

Зачем документировать коллекции?

Существует много причин и потребностей в серьезном документировании и профессиональных методах, хорошо известных и применяемых музеями всех типов и размеров. В первую очередь, необходимо составить полную опись, чтобы знать, что мы имеем и где что находится. Только тогда можно действительно приступить к выполнению функции управления нашими коллекциями и должным образом отвечать за сохранность государственного имущества сегодня и в будущем. Как и наш музей, многие музеи имеют большое количество предметов, за которые они должны отвечать, а при ограниченном штате хранителей составлять их описи на бумаге — невероятно трудоемкая и практически невыполнимая задача. Этим объясняется необходимость создания автоматизированного каталога на основе базы данных.

Полученная таким образом опись позволяет более полно каталогизировать экспонаты. Под этим имеется в виду добавление подробной информации о боевой истории самолета или внесение данных о типе, характере и содержании каждого документа в документальный архив. С учетом значительного разнообразия видов рассматриваемых нами экспонатов большое значение имеют сведения о конструкторе или производителе того или иного предмета, в каких целях он использовался, кто и когда на нем летал.



© A. Renwick. British Crown Copyright. Royal Air Force Museum

Эти попредметные записи значительно обогащают коллекции с точки зрения как сегодняшнего дня (контекстуальная информация позволяет вдохнуть жизнь в предметы), так и, что не менее важно, интересов будущих поколений (что придает некоторую степень постоянства хрупкой музейной памяти, которая сегодня зависит только от преемства среди хранителей). Составленные инвентари послужат надежной отправной точкой как для совершенствования доступа к коллекциям, так и для установления связей между содержанием разных подколлекций, которые сегодня существуют как островки в море неведения. Ценность коллекций значительно повысится, если мы сможем — с помощью предметного указателя в нашей базе данных — ответить, например, на такой вопрос: «Какой самолет из вашей коллекции летал из Драй-Роуд в Дели (база ВВС в Индии)?»

Хотя музейные коллекции часто воспринимаются главным образом как статичные экспозиции и запасники, в живом музейном окружении происходит постоянное движение экспонатов, которые поступают в музей,

Этот бомбардировщик «Хамден», разбившийся в ходе одной из операций во время Второй мировой войны, был недавно вывезен из России. В настоящее время он находится на реставрации в Кардингтонском центре. На снимке: музейный техник, прежде чем начать реставрацию, уделяет каждой из них самое пристальное внимание.

Этот «Супермарин Саутгемптон Марк-1», самолет 20-х годов, был в 1967 году поднят из устья реки, где он в течение более тридцати пяти лет служил домом. После тщательной реставрации он был награжден в 1996 году Национальной премией Соединенного Королевства за охрану памятников и сегодня радуется посетителей главного зала музея, где экспонируются самолеты.

перемещаются внутри него и покидают его стены. Подобное движение не обязательно затрагивает большое количество предметов, но оно предполагает регулярное и постоянное перемещение некоторых из них из одного места или положения в другое, например при каталогизации предметов для изучения в качестве возможных приобретений; при переводе из запасника в экспозицию; при передаче на консервацию или на временное хранение.

Ясно, что для осуществления контроля за каталогизацией база данных по экспонатам должна постоянно обновляться и дополняться с учетом всех перемещений. Поэтому каждое перемещение следует рассматривать как отдельную операцию, подлежащую полному и четкому документированию и внесению в базу данных, чтобы она всегда содержала самые последние сведения. Аналогичным образом необходимо регистрировать и вносить в базу данных сведения обо всех значительных изменениях в условиях хранения и о состоянии предметов, а также любую другую информацию о них.

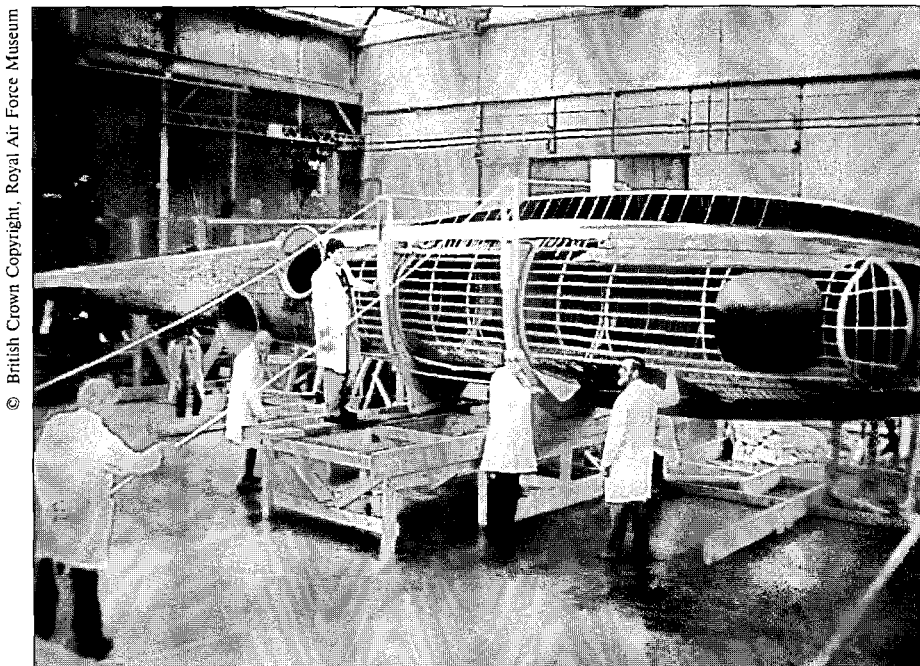
Только если все перемещения и изменения будут обрабатываться как такие операции, база данных может стать полноценным музейным каталогом, каковой она и должна быть. Тогда база данных будет тем надежнее, чем полнее и точнее будут соблюдаться соответствующие методы. Очевидно, что базу данных проще испортить по ошибке или по невнимательности, чем создавать заново.

В авиационных и других технических музеях существуют более строгие (а иногда уникальные) требования к документированию и связанным с ним видам деятельности. Они касаются тесной связи между различными подколлекциями, сложного расположения предметов, широкого использования высоких технологий и хрупкости многих предметов.

Хотя доступ к экспонатам является общим требованием, установление взаимосвязи между физически весьма различными, но по существу близкими материалами в авиационных коллекциях имеет особое значение. В отношении упомянутого доступа к экспонату нетрудно представить себе вероятность появления дополнительных вопросов о Драй-Роуд: «Какие у вас есть современные фотографии Драй-Роуд?», «Есть ли у вас архивный фильм?», «У вас есть книги с описанием операций на Драй-Роуд?». Такой широкий поиск информации может помочь в организации наиболее удачных экспозиций, расширит возможности исследователей, будет способствовать реализации консервационных и реставрационных проектов.

Многие исторические авиационные приборы радиоактивны и поэтому представляют потенциальную угрозу для сотрудников музея и посетителей. Такие предметы должны быть выявлены, зарегистрированы и храниться отдельно в безопасном месте с применением особых мер предосторожности. В этом случае полное и точное их описание абсолютно необходимо.

Поскольку различные части самолета состоят из множества деталей, то,



© British Crown Copyright, Royal Air Force Museum

казалось бы, единый экспонат может на самом деле включать много элементов, например кабина летчика «Фантома». В связи с этим особые требования предъявляются к структуре регистрации, которая должна отражать соотношение комплектующих и комплектуемых деталей, а также к хранителям и техникам, которые должны обеспечить четкое заполнение документации.

В некоторых случаях самолеты прибывают комплектами и готовыми к показу в музее сразу по окончании их срока эксплуатации. Другие выставляются в том виде, в каком их обнаружили на месте аварии, в качестве иллюстрации конкретных исторических событий или обстоятельств. Но многие самолеты в авиационных музеях демонстрируются после их значительной реставрации в первоначальном виде. Такая реставрация может оказаться длительной и чрезвычайно сложной, требующей большого мастерства и скрупулезного внимания к деталям. При воссоздании самолета из обломков после аварии, например, реставрационному центру музея часто необходимы чертежи производителя, техническая документация, фотографии оборудования в его первоначальном виде. Успех таких проектов во многом зависит от способности музея найти соответствующие материалы в своих документальных архивах и коллекциях произведений визуального искусства. Кроме исходной документации, необходимой в целях составления чертежей для реставрации, сложность таких проектов требует жесткого контроля за процессом восстановления. Исключительную важность здесь играют системы планирования и составления графиков работ и контроля за их ходом и состоянием проекта. Информация — один из путей к успеху, при том что во многих случаях следует строго соблюдать условия первоначального производства, не требующие наукоемкого оборудования.

Самолеты — это исключительно сложные конструкции, построенные из легких материалов разных видов. А это значит, что они обладают естественным свойством со временем разрушаться. Поэтому самолеты и соответствующее оборудование, выставленные в стационарной экспозиции, чтобы сохранить их и обеспечить им максимально долгую жизнь в качестве музейных экспонатов для будущих поколений, нуждаются в систематических осмотрах и техническом обслуживании.

В нашем музее, где выставлено много самолетов, в том числе под открытым небом, техническое обслуживание и ремонт приобрели характер постоянного процесса. Когда нынешняя бригада по руководству консервацией прибыла в музей, ее члены обнаружили практически полное отсутствие документации по техническому обслуживанию, так как все полагались исключительно на коллективную память. Подобный подход не только ненадежен, но и опасен, особенно применительно к решению таких задач, как снятие крыла для получения доступа к некоторым деталям или осмотр катапультируемого кресла реактивного самолета. Было ясно, что система документирования необходима, чтобы обеспечить логическую последовательность выполнения повседневных работ, соблюдение общей дисциплины, слаженное выполнение программы технического обслуживания, охватывающей всю коллекцию.

Решения и планы

Оценив ситуацию и определив потребности, музей последовательно продвигается к улучшению организации работы. Отдел коллекций старается усовершенствовать подходы к консервации и техническому обслуживанию наших самолетов — самой важной части музейной коллекции. В настоящее время осуществляется проект управления коллекциями.

Старший руководитель, отвечающий за реставрационный центр в целом (старший офицер ВВС в отставке), заметил недавно:

От тех, кто восстанавливает самолет, чтобы он вернулся в эксплуатацию, требуется документирование работ по правилам главного

или федерального управления авиации, иначе они не получат свидетельство о пригодности самолета к полетам. А когда нет такого органа, диктующего правила экспонирования самолетов на земле, каждая организация должна иметь свои правила и, что самое главное, вести необходимую документацию.

Такое документирование сейчас налажено, и его внедрением занимается управленческая группа. Это автоматически дисциплинирует всех, кто занят реставрацией, причем не только самолетов, но и других крупных предметов, например вертолетов. Отработанные формы и процедуры способствуют организации работы и указывают технику на обязательность тщательной, систематической и своевременной регистрации необходимой информации.

Ввиду отсутствия подходящих норм или практических методов содержа-

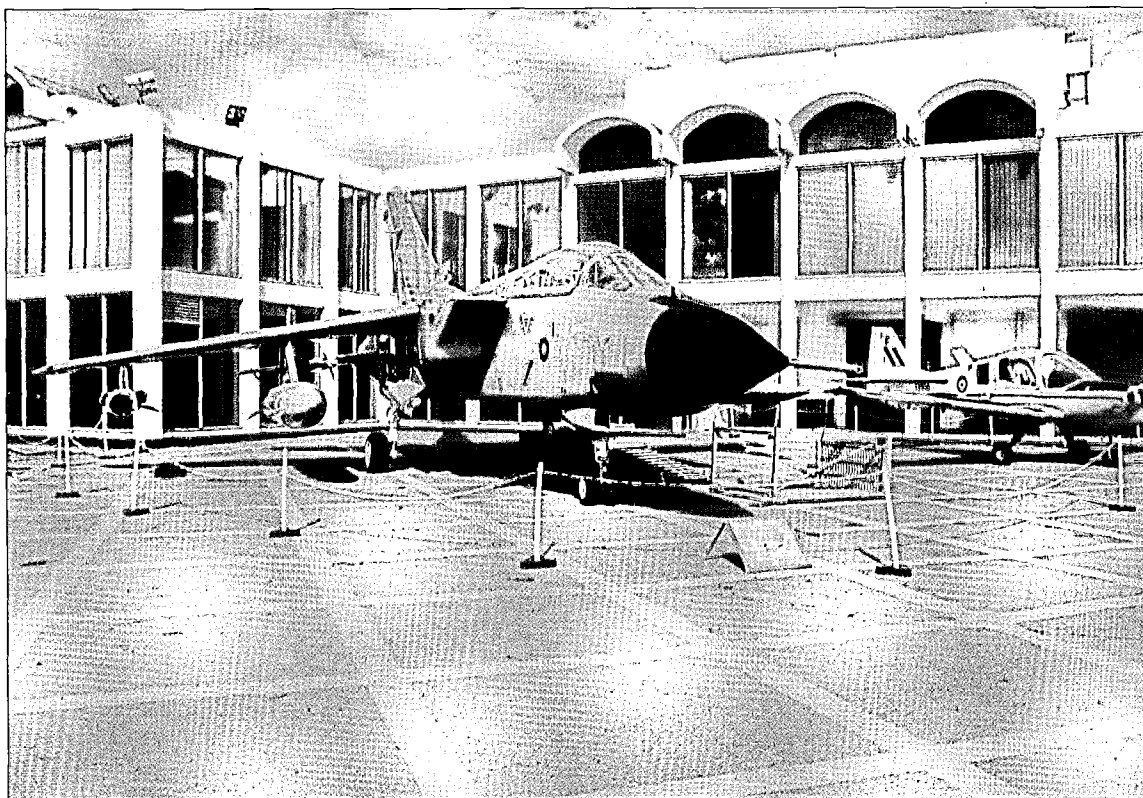
ния самолетов в других музеях управленческая группа совместно с министерством обороны разработала всестороннюю программу технического обслуживания и регистрации всех экспонируемых самолетов. Она была постепенно внедрена в практику, и благодаря этому работа по сохранению коллекции впервые была поставлена под жесткий контроль.

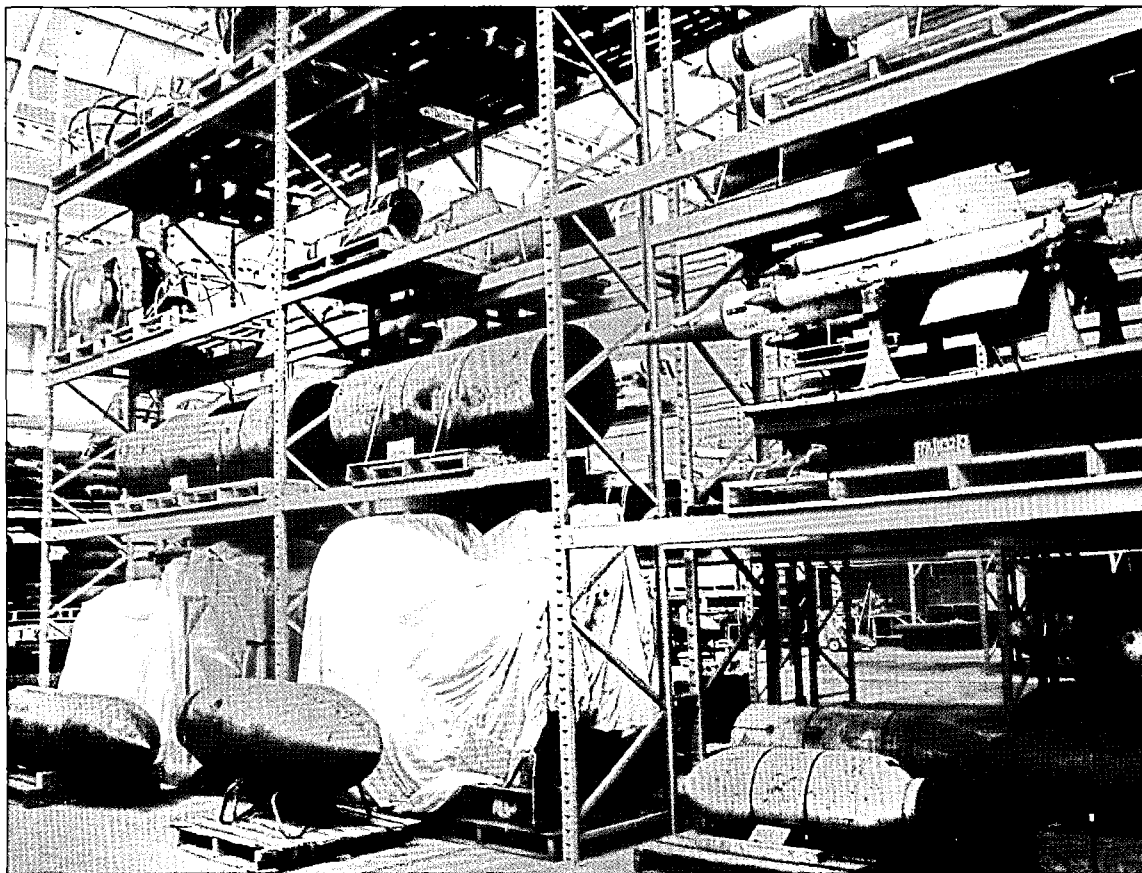
Системы реставрации, технического обслуживания и содержания, действующие в настоящее время, не автоматизированы, поскольку они были внедрены до компьютеризации музея в целях расширения возможностей управления коллекциями. В свое время документирование и методы ведения документации можно будет автоматизировать для обеспечения еще более эффективного контроля и управления.

В самом начале наш проект управления коллекциями был задуман как полная перестройка системы управ-

Истребитель ВВС Великобритании «Торнадо» и тренировочный самолет «Булдого» выставлены у входа в музей во время проведения очередной недели мероприятий, посвященных авиации.

© A. Renwick, British Crown Copyright, Royal Air Force Museum





© R. Franks, British Crown Copyright, Royal Air Force Museum

ления документированием экспонатов и контроля за их перемещением и местонахождением. Он охватывает все — от разработки методов работы с коллекциями для музея в целом до создания базы данных, удовлетворяющей разнообразным требованиям различных подколлекций, и до приобретения и установки автоматизированных систем управления коллекциями (КМС). Эти и многие другие аспекты проекта являются важными звеньями в большой цепочке задач. Поскольку такого рода всесторонняя система неизбежно требует продолжительного времени для ее осуществления на практике, необходимого персонала и значительных расходов, мы сделали акцент на взвешенных реалистических решениях — поставили целью добиться 80-процентной возможной выгоды, сконцентрировав внимание на задачах, обещающих наибольшую отдачу.

В последние годы музейное сообщество активно разрабатывало нормативы в отношении методов, процедур и документирования в целях управления коллекциями. Опубликова-

ны многие добротные работы, и нам повезло, что, когда работа над нашим проектом шла полным ходом, МДА опубликовала СПЕКТРУМ — Нормативы музейной документации в Соединенном Королевстве. Сегодня они широко применяются в Великобритании и многих других странах. Мы применяем те разделы СПЕКТРУМ (и другие нормативы), которые отвечают нашим потребностям, и отказались от тех, которые либо нам не нужны, либо у нас нет возможности их соблюдать, учитывая ограниченность в ресурсах и во времени. Таким образом, нормативы служат для нас ценными ориентирами и способствуют дальнейшему продвижению вперед. Если бы мы приняли СПЕКТРУМ бездумно, как обязательный стандарт, то попытались бы навязать условия работы, абсолютно не подходящие для нашего музея, и ничего не добились бы. Соблюдение нормативов не только облегчило разработку проекта, но и позволит создать профессиональную музеологическую систему, имеющую много общего с другими крупными музеями. Это, наряду с внедрением

В запаснике и реставрационном центре музея на базе ВВС Великобритании в Кардингтоне (графство Бедфордшир) хранятся десятки тысяч экспонатов и запасных деталей для использования в реставрационных работах, в том числе все — от деталей самолетов и вооружения до обширной коллекции исторического обмундирования военных летчиков.

общих стандартов регистрации данных и технических нормативов, будет содействовать контактам и взаимному обмену информацией в будущем.

Как уже отмечалось, Музей военно-воздушных сил Великобритании имеет тенденцию создавать «отделения» на базе подколлекций. Важная цель проекта документирования состоит во внедрении всеохватывающей перспективы, реализуемой в общей политике и процедурах. Кроме того, планируется использовать единую автоматизированную систему управления коллекциями в целях совершенствования регистрации и управления коллекциями всего музея. Будет подобран пакет программ, который затем будет модифицироваться для удовлетворения конкретных потребностей каждой из шести коллекций, что обеспечивает единую централизованную базу данных, объединяющую в сеть до сорока пользователей в трех расположенных в разных местах отделениях музея. Создание пакета программ обеспечит принятие сильного, экономически выгодного решения благодаря недавно разработанным системам сетевых платформ ПК (вместо мини-компьютеров и универсальных ЭВМ). Общая индексация базы данных обеспечит поиск и выборку информации по всем коллекциям, что позволит и хранителям, и исследователям работать над одной и той же темой. Кроме текстовой информации об экспонатах, система позволит создавать и воспроизводить на рабочем месте пользователя цифровые цветные изображения и цифровые аудиозаписи. Это не только облегчит и усовершенствует работу хранителей, но и значительно расширит объем информации, доступной посещающим музей исследователям. С помощью такой же технологии можно расширить возможности показа экспозиций в залах, что позволит подробно рассматривать недоступные детали предметов, например кабину летчика. В Национальном авиационном музее Канады это уже стало возможным благодаря проекту «Серебряная стрела».

Ценность любой системы поиска информации зависит исключительно от нашей способности успешно искать и выбирать то, что мы ищем. Огромное значение здесь имеет последовательное употребление языка, поэтому музейное сообщество и другие международные учреждения и организации, отвечающие за сохранение мирового наследия, активно работают на всех уровнях (от отдельных проектов до таких международных инициатив, как «Тезаурус по искусству и архитектуре» Фонда Гетти) над разработкой терминологии для всеобщего использования. В рамках нашего проекта в 1994 году была создана рабочая группа по терминологии (РГТ). С тех пор она занимается как разработкой стратегии, так и поиском практических решений. Группа обнаружила, что работа над терминологией для авиационных музеев велась повсюду очень слабо, поэтому мы были вынуждены проводить исследования и разрабатывать тезаурусы и списки применимых терминов для нашего внутреннего пользования. Это очень важное начинание. Мы получили существенные рекомендации от специалистов в области информатики и сумели в своей библиотеке за последние 25 лет создать справочный тезаурус по авиации и военновоздушным силам объемом 50 тыс. терминов, который, к сожалению, до сих пор не нашел широкого применения. Как только наш тезаурус войдет в употребление, музей планирует предложить его другим организациям и таким образом возместить затраты.

Проект управления коллекциями был начат в 1993 году группой, состоявшей из одного консультанта (автора данной статьи) и одного хранителя (по совместительству ассистента исследователя), под руководством совета по осуществлению проекта в составе высшего руководства музея. Это была сильная команда, поскольку ее члены владели знаниями в области как музеологии и хранения, так и информационных технологий (ИТ) и опытом выполнения деловых проектов. Теперь, когда этап становления уже позади, для дальнейшего осу-

ществления проекта создан новый отдел управления коллекциями (ОУК). Во главе его стоит консультант, которому подотчетны администратор базы данных, ответственный за составление баз данных по коллекциям; музейный регистратор, который выполняет функции консультанта хранителей музея и разрабатывает новую политику и методы работы с коллекциями, а также контролирует процесс внедрения системы; специалист в области информационных технологий, который разрабатывает, обеспечивает и обслуживает все ИТ-системы и оборудование, в том числе автоматизированную систему управления коллекциями.

Остальной персонал отдела управления коллекциями состоит главным образом из хранителей, совмещающих работу в отделе со своей основной работой. Работающие по совместительству члены группы выполняют различные задачи, в том числе разрабатывают терминологию, планируют процесс составления инвентарей и создают тезаурусы. В нее входит старший персонал, который делится с ОУК своими исключительными знаниями по самолетам и смежным с ними коллекциям. В нынешней ситуации это очень важно, так как способствует формированию чувства хозяина и развитию энтузиазма в осуществлении проекта в масштабах всего музея. Этому персоналу помогает небольшая группа редакторов и регистраторов информации, работающих над созданием базы данных.

Совместительство неизбежно отрывает людей от их основной работы, в том числе исследований, планирования и создания экспозиций. Это требует большого напряжения от сотрудников музея, которые стремятся к организации живых и интересных выставок и экспозиций в целях удовлетворения запросов все более взыскательной публики. Поэтому в долгосрочной перспективе планируется сократить совместительство и расширить состав отдела управления коллекциями.

Начинание такого масштаба и значения может принести успех только при поддержке со стороны высшего руководства в расстановке акцентов, определении приоритетов и использовании ресурсов. Директор Музея военно-воздушных сил Великобритании всячески поощрял проект, попечители музея также одобрили его. Он до сих пор пользуется поддержкой руководства, несмотря на внутренние трудности, связанные с программой совместительства. Постоянная поддержка имеет очень большое значение, и в том, что касается текущих планов, она обеспечена по крайней мере на ближайшие десять лет. При условии непрерывного содействия и финансирования проект управления коллекциями обязательно обеспечит необходимый учет и более высокий профессиональный уровень методов работы в музее и в будущем столетии.

Руководство знает, что для достижения успеха необходимо убедить сотрудников в преимуществах документирования и более упорядоченного управления коллекциями. Когда новая система будет создана, хранители сами будут заинтересованы в ее эффективной работе, если увидят, насколько она необходима для применения действительно профессиональных методов работы. Поэтому самое пристальное внимание уделяется консультациям, подготовке и переподготовке персонала, чтобы новая система удовлетворяла реальные деловые и профессиональные потребности музея в области хранения и доказала свою жизнеспособность для работы руководителей, хранителей и исследователей.

- Проведите тщательное исследование, чтобы с самого начала иметь полное представление о текущем состоянии дел и существующих проблемах.
- Используйте все необходимые средства, чтобы добиться полной поддержки руководства, — без этого не стоит приступать к работе.
- Ознакомьтесь с достижениями коллег в других учреждениях.
- Уделите самое пристальное внимание планированию и спецификациям, обеспечив экспертизу управления проектом.
- Определите, какое количество сотрудников вам необходимо не только на стадии разработки, но и на этапах внедрения системы.
- Приложите все усилия для проведения консультаций и формирования «чувства хозяина».
- Не забудьте о проблеме терминологии, но трезво оцените масштабы ее решения.
- Используйте методические нормативы как руководство к действию, а не как смирительную рубашку.
- Если возникают сомнения, то необходимо ограничиться осуществлением только того, что позволяют имеющиеся возможности, и не следует ориентироваться на некую идеальную модель. ■

Ключи к успеху

В данной статье описаны важные проблемы, связанные с документированием, но, смею надеяться, из нее видно, что они вполне решаемы при приложении определенных усилий. В заключение (и в частности, для тех, кто обдумывает проект по документированию), пожалуй, самое главное — некоторые общие ориентиры, гарантирующие успех:

Примечание

Автор выражает благодарность Адаму Смиту, главному хранителю Музея авиации (Национальные музеи Шотландии), и Алану Мино, разработчику программного обеспечения (Системы авиационных исследований), которые поделились со мной идеями для этой статьи.

«Дух первопроходцев»: Музей авионавтики в Уругвае

Полковник Анхель Э. Эрнандес
(Colonel Angel H. Hernandez)

История авиации увлекла народы разных стран, не меньший интерес вызывает она и в Уругвае, первые достижения которого в этой области представлены в Музее авионавтики. Автор статьи занимает должность его директора.

Воздухоплавание в Уругвае ведет свою историю с тех далеких лет, когда возникла и сама авионавтика. Ее истоки уходят в 1852 год, когда генерал Мельчор Пачеко-и-Обес стал первым уругвайцем, совершившим полет на воздушном шаре над Парижем. В то время народы молодых республик были поглощены борьбой за их становление, однако и среди них было сильно стремление подняться в небо, и эта мечта осуществилась.

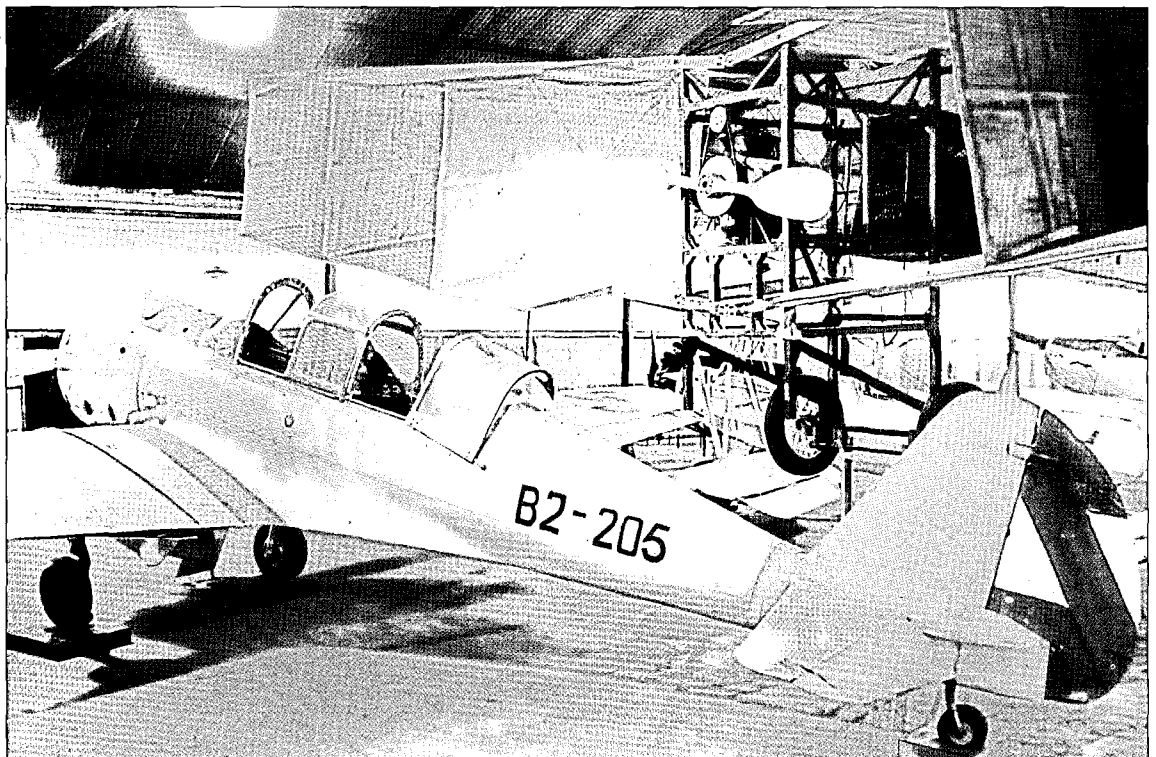
Появление аэропланов в 1900-е годы взволновало весь мир, причем не узкий круг людей, а население в целом. Не составил исключения и Уругвай. В 1910 году Марио Гарсиа Камес совершил перелет в Барселону на собственном самолете под уругвайским флагом. Эти события имели сильнейший отклик в Уругвае, где число желающих последовать примеру первопроходцев росло с невероятной быстротой. В том же 1910 году братья Эскофет построили два уругвайских

самолета, второй из которых сумел подняться в воздух, отметив очередную веху в истории уругвайской авиации.

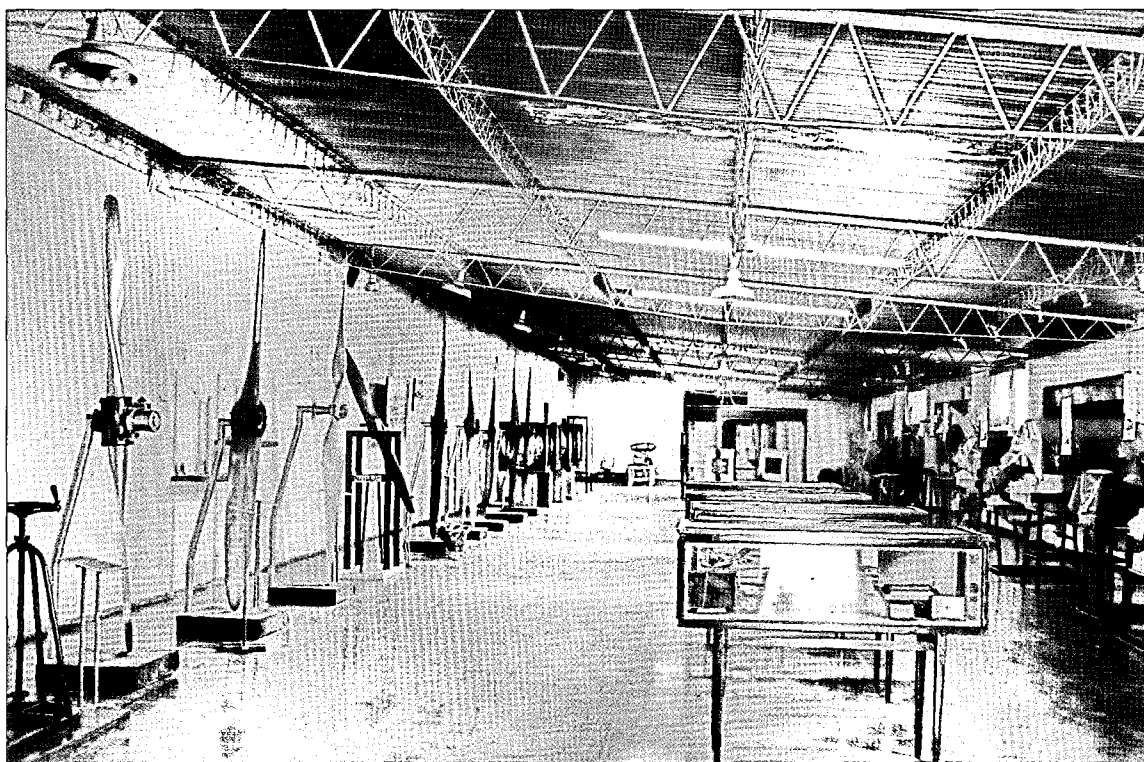
Этот дух первопроходцев набирал силу в ходе последующих событий, на множестве примеров продемонстрировавших блестящие способности, мужество, бесстрашие тех, кто внес свой вклад в становление уругвайской авиации. Все эти события, оцененные по достоинству и увековеченные в истории, с гордостью отмечали последующие поколения.

Мы в свою очередь стремились к тому, чтобы память об этих событиях передавалась будущим поколениям не только на словах, но и на деле — в специально созданных для этого музеях. Так начался главный этап — получение необходимых участков земли и приобретение зданий, организация и систематизация коллекций, определение размеров экспозиций и т.д. В то же время все, кто непосредственно

Фотография предоставлена автором



В верхней части фотографии видна точная копия самолета «14 бис» Сантос-Дюмона; на полу стоит модель «Кертис SNC-1 «Фалкон».



Фотография предоставлена автором

занимался авиацией, действовали сообща, объединив свои усилия и частные собрания и создав ядро коллекции, посвященной авиации, которая постоянно обогащалась благодаря приобретению новых экспонатов, появлявшихся по мере развития авиации.

Важно отметить, что история авиации, связанная только с самолетами, охватывает немногим более девяноста лет. А некоторые музеи существуют при этом уже больше сорока лет. Это свидетельствует о давнем интересе к авиации, опирающемся на солидную основу и великолепные коллекции, которые вызывают гордость за наше прошлое и помогают проследить историю мировой авиации.

Уругвайский Музей авиации был создан в Монтевидео 18 августа 1954 года полковником (авиации) Хайме Мерегальи. Впервые идея собрать такую коллекцию пришла ему в 1941 году во время подготовки Первой вы-

ставки знаков отличия и удостоверений гражданских и военных летчиков на военном аэродроме имени капитана Бойсо Лансы. Со временем коллекция разрослась, в ней появились другие предметы, связанные с историей воздухоплавания, и таким образом сформировалось ядро нынешней коллекции музея.

С расширением экспозиций возникла необходимость в увеличении площадей, и коллекция была переведена на авиабазу № 1 на аэродроме в Карраско. Немногим позже, когда она насчитывала уже довольно большое количество самолетов, было решено перенести ее на нынешнюю территорию — на углу улиц Авенида Ларраньяга и Авенида Серрато.

К числу выдающихся экспонатов коллекции можно отнести «Кастайберт» 1912 года, копию «14 бис» Сантос-Дюмона, «Де-Хавилланд ДН90 «Драгонфлай» — первый самолет государст-

Главный экспозиционный зал музея.

Фотография предоставлена автором



«Нейбар» 1941 года выпуска был не только целиком и полностью спроектирован и сконструирован уругвайцами, но и пилотировался ими.

венной авиакомпании ПЛУНА; единственный сохранившийся «Нейбар», целиком сконструированный и построенный в Уругвае в 1947 году; «Потез-25 А-2» французского производства и «Фокке-Вульф FW 44J «Штиглиц». Другая солидная коллекция включает моторы выпуска 1912—1939 годов, деревянные и металлические пропеллеры, личные вещи, представляющие огромную историческую ценность, поскольку они принадлежали предвестникам уругвайской авиации, и т.д.

Музей преследует следующие цели: (а) содержание, сохранение и пополнение бесценной коллекции самолетов и предметов, связанных с авиацией и космосом, иллюстрирующих историю и техническое развитие авиации; (б) организация экспозиций, способствующих повышению образовательного уровня населения и, используя их зрелищность, просвещению молодежи в целях содействия ей в выборе профессии; (в) донесение до публики мысли о том, что изобретательство и наука в этой области достигли в ходе исторического развития поразительных успехов.

Исторические экспонаты

Что касается коллекции самолетов, то следует особо отметить «Кастайберт» 1912 года с роторным двигателем «Гном-Ламда», или турбиной, на котором один из основателей военной авиации лейтенант Сесарео Л. Бериссо в 1916 году совершил первый дальний перелет в Америке — из Буэнос-Айреса в Мендосу (Аргентина).

Другой очень важный экспонат — «Потез-25» французского производства, первый полет на котором был совершен в 1925 году. Гражданский вариант этого самолета, принадлежащий компании «Аэропосталь», пилотировавшийся двумя известными деятелями мировой авиации Жаном Мермозом и Анри Гийоме, пролетел над Андами, открыв тем самым авиачтовый маршрут между Буэнос-Айресом и Сантьяго-де-Чили. «Потез-25», представленный в музее, совершил два исторических перелета, в 1934 и в 1935 годах, во время которых он пересек Анды и связал Монтевидео с Лимой (Перу).

Заслуживает внимания также тот факт, что в наших фондах есть первый само-

лет, приобретенный национальной авиакомпанией ПЛУНА. Это — «Де-Хавилланд ДН-90 «Драгонфлай», который 20 ноября 1936 года открыл транспортные перевозки между Монтевидео, Сальто и Пайсанду.

Следующий по значению экспонат, «Нейбар», был целиком спроектирован и построен в Уругвае и пилотировался уругвайцами. Сконструированный в 1941 году, он имел убирающееся шасси, что было по тем временам замечательным достижением. «Нейбар» был в четыре раза мощнее и имел исключительные эксплуатационные показатели.

Другой самолет, который мало где еще можно увидеть, — это «Кертис SNC-1 «Фалкон» производства США, который совершил свой первый полет в 1940 году. На сегодняшний день сохранилось очень мало самолетов такого типа. Один из них находится в США в Национальном музее военно-морской авиации в Пенсаколе (штат Флорида).

Благодаря правительству Бразилии в 1975 году музей получил точную копию знаменитого «14 бис» Сантос-Дюмона, которая по сей день являет-

ся одним из важнейших экспонатов музея.

Кроме того, экспонаты музея включают: биплан Фармана, 1913 год; «Де-Хавилланд ДН60 «Джипси мот»; «Фокке-Вульф FW-44 «Штиглиц»; «Дуглас DC-3»; «Фэрчайлд PT-19 «Корнелл»; американский AT-6 «Тексан»; «Бичкрафт AT-11 «Кансан»; «Локхид-18 «Лоудстар»; американский B-25 «Митчелл»; «Локхид F-80 «Шутинг стар»; «Де-Хавилланд ДНС 1 «Чипмунк»; воздушный шар.

Предвидя развитие музея в будущем и с учетом того, что в последующие пять лет наша коллекция пополнилась еще пятью самолетами, мы планируем построить новый ангар площадью в 2 тыс. м², где мы сможем лучше представить наши экспонаты и дать возможность посетителям подробнее ознакомиться с ними.

Учитывая, что *Международный журнал "Museum"* распространяется во всем мире, мы хотели бы воспользоваться случаем и сообщить, что двери нашего музея всегда открыты для посетителей, мы рады всем и встретим вас с традиционным уругвайским гостеприимством. ■

Канадские технические музеи работают в интерактивном режиме

Кристофер Дж. Терри
(Christopher J. Terry)

Учитывая возрастающее значение интерактивных баз данных, крупнейшие технические музеи Канады перестраивают систему организации и использования обширной информации, которыми они располагают. Автор статьи является директором Национального музея авиации в Оттаве.

В Корпорацию национальных музеев науки и техники входят три музея: Национальный музей науки и техники, Национальный музей авиации и Музей сельского хозяйства. Поскольку наши музеи принадлежат к числу главных технических музеев Канады, мы считаем, что нам важно предоставить посетителям новейшие средства ознакомления с коллекциями музеев с помощью новых средств и интерактивных услуг. В то же время мы осознаем необходимость обеспечить наших сотрудников средствами внутренней и внешней связи, которые на рабочем месте обеспечивают интерактивный доступ к музейным архивам, библиотечным каталогам, сети Интернет и позволяют взаимодействовать друг с другом.

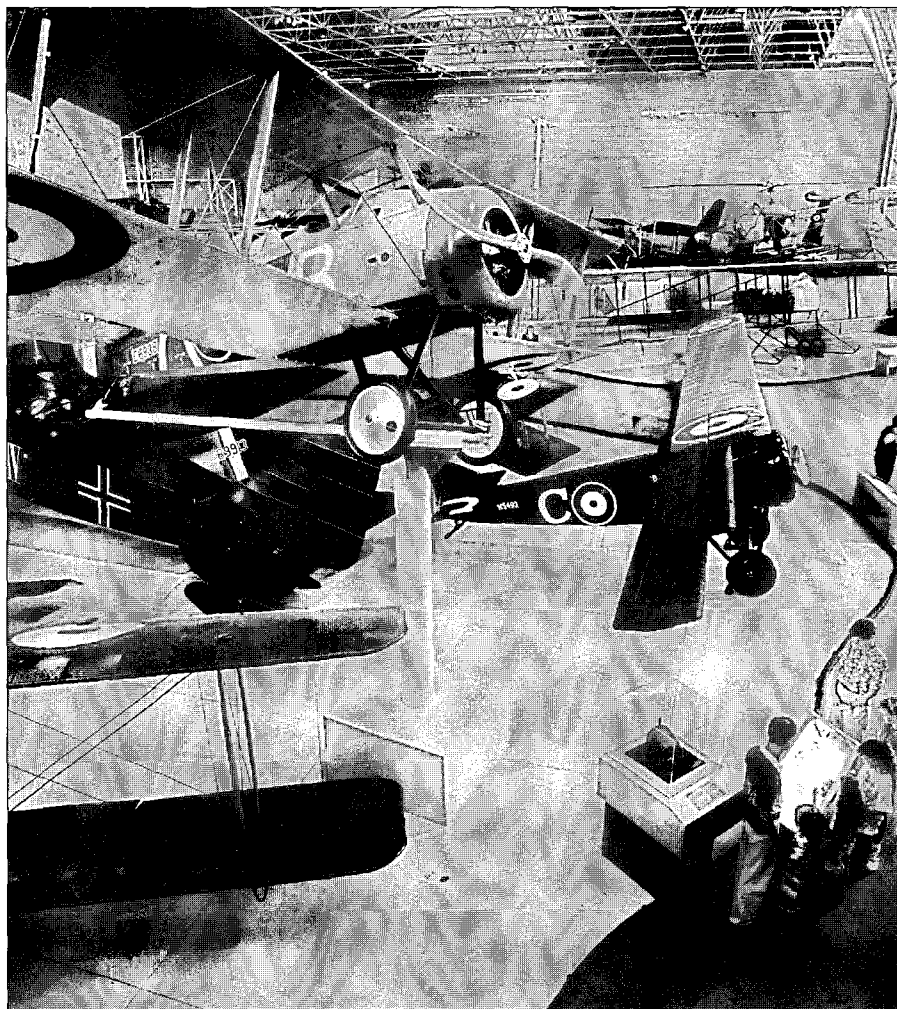
Корпорация уже много лет работает с компьютерными базами данных, имеет цифровую библиотеку, каталоги коллекций и системы управления. Однако сегодня происходят изменения в сторону повышения интерактивности таких баз данных. Бурное развитие Всемирной паутины (WWW) стало тем стимулом, который заставил сотрудников корпорации пересмотреть способы управления нашими богатейшими ресурсами — информацией, закодированной в базах данных, которые ведут наши исследователи. В 1995—1996 годы Рабочая группа по информационной технологии провела тщательное обследование состояния дел, провела собеседования с сотрудниками, проанализировала прошлый опыт в целях разработки стратегии развития двух направлений, которые представляются наиболее важными для наших музеев, — обеспечение доступа к имеющемуся опыту и доступа к информации.

К счастью, корпорация сумела приобрести значительный опыт в области использования мультимедийных средств и объединенных в сети прикладных систем. В 1993 году один из членов корпорации — Национальный музей авиации, — работая в тесном взаимодействии с крупнейшей канадской организацией в области телекоммуникационных разработок

«Стентор», а также с другими организациями, такими, как Национальное управление кинематографии (НФБ) и Канадская сеть информации о наследии (КХИН), разработал проект «Серебряная стрела». Для этого новаторского проекта музей разработал мультимедийную базу данных, которую поместили на сервер для обеспечения высококачественных (МПЕГ-1) видеозаписей и изображений, а текстовый вариант направили в киоски местной сети (ЛАН) музея и широкой сети (ВАН) в киоски в Оттаве и Торонто. Испытания по содержанию, работе сервера и сетей прошли с грандиозным успехом, а «Серебряная стрела» остается одним из немногих мультимедийных средств, применяемых для широкого распространения информации. Сам проект получил три премии, в том числе премию за выдающееся достижение Ассоциации канадских музеев, серебряную медаль в конкурсе New Media/INVISION и еще одну серебряную медаль от канадского правительства за сотрудничество между частным и государственным секторами.

В 1995 году Национальный музей авиации собрал вместе первоначальных партнеров по проекту и вместе с молодой канадской мультимедийной компанией «Диджитал ринейнс» (которая также принимала участие в разработке проекта «Серебряная стрела») выпустил компакт-диск *Flypast/Survol* по коллекциям музея (финалист конкурса New Media/INVISION). Он содержит 40-минутный видеорассказ об истории канадской авиации, а также более 1200 страниц текста и около 600 фотографий. Он включен Национальным управлением кинематографии в систему международного распространения.

Этот опыт позволил сотрудникам трех музеев разработать три вебсайта, запущенных в Международный день музеев в мае 1996 года. В основе их разработки лежит концепция корпорации (разработанная в ходе деятельности Рабочей группы по информационной технологии), согласно которой задача музея состоит в



© National Aviation Museum, Ottawa, Canada

обеспечении доступа не только к физическим объектам, то есть к экспонатам и зданиям, но и к знанию, воплощенному в музейных коллекциях. Поэтому вебсайты — это нечто большее, чем то, что презрительно называют «брошюрками». Они содержат описание экспонатов, материалы, подготовленные хранителями, рекомендованную литературу, а в скором времени будут обеспечивать и прямой доступ к библиотечным каталогам¹.

Мы хотели бы еще более расширить интерактивный доступ к нашим коллекциям и научным данным, но обнаружили, что структура наших баз данных не позволяет вести необходимый естественный, гибкий поиск. Поэтому мы вместе с группой партнеров, среди которых Национальный научно-исследовательский совет Канады и Университет Торонто, в настоящее время заняты исследованием возможности разработать гибкое средство для просмотра информации,

которое обеспечило бы динамичную связь через мультимедийные базы данных. Такой новый подход к использованию баз данных по коллекциям в качестве основы для создания нового знания воодушевляет и вселяет надежду на то, что в будущем задачей музея будет обеспечение посетителям доступа на всех уровнях.

Музеи всегда были хранилищами, а зачастую рассматривались как склад для накопленных знаний. Семьдесят лет назад Льюис Мамфорд выдвинул предположение, что они станут не просто хранилищами, но и генераторами знаний. Новые технологии создания и распространения информации позволяют нам сделать его реальностью. ■

Примечание

1. Приглашаем в наш вебсайт:
www.aviation.nmstc.ca/www.science-tech.nmstc.ca/www.agriculture.nmstc.ca.

Национальный музей авиации в Оттаве собирает, экспонирует и изучает авиатехнику.

«Строительство и авиапутешествия»: Художественный институт Чикаго представляет авиационную архитектуру

Сообщение Международного журнала "Museum"

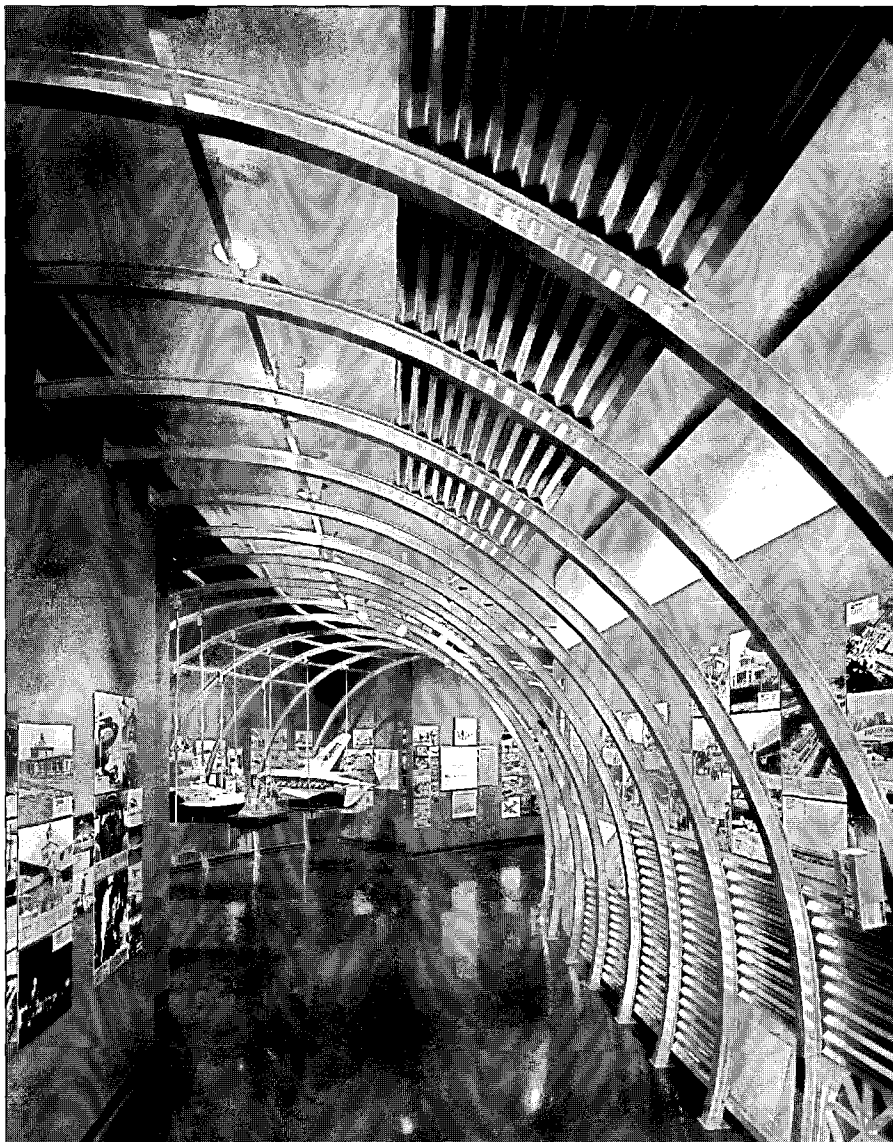
Впервые в истории Чикаго с 19 октября 1996 года по 5 января 1997 года проходила выставка, посвященная авиационной архитектуре и дизайну, организованная одним из крупнейших художественных музеев. Выполненная по проекту известного архитектора Гельмута Яна, экспозиция отражает глубокое осмысление громадного воздействия, которое архитектура и дизайн коммерческой авиации оказывали на общество в течение более семидесяти лет.

Главное внимание в экспозиции *Строительство и авиапутешествия* было сосредоточено на архитектуре и дизайне индустрии авиаперевозок, ее прошлом и настоящем. Специально спроектированная для архитектурной галереи Художественного института, выставка располагалась внутри ряда огромных изогнутых алюминиевых ребер, напоминающего корпус строящегося самолета и служившего «временным туннелем», проходящим через 70-летнюю историю коммерческой авиации. Внутри расположены старые

и современные фотографии, принадлежащие фирмам и архивам, а также более пятидесяти оригинальных чертежей, архитектурных макетов и моделей интерьера самолетов в разрезе.

В период, который охватывает экспозиция, происходило необычайно бурное развитие коммерческого авиатранспорта — от 20-местных пропеллерных самолетов 20-х годов, двигавшихся со скоростью, едва достигавшей 160 км/ч, до современных огромных «Боингов-747», перевозящих до 450

© Steinkamp/Ballogg, Chicago

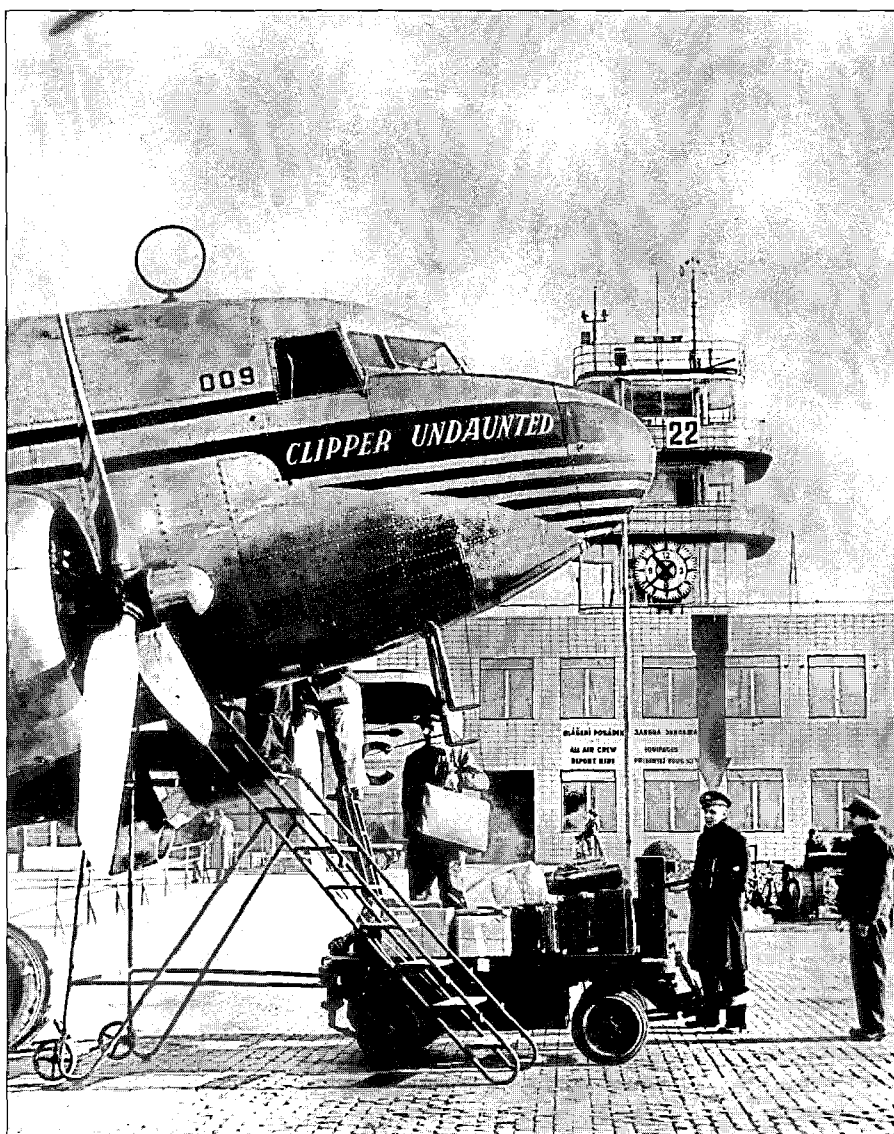


Вид экспозиции Строительство и авиапутешествия в Художественном институте Чикаго.

пассажирам и развивающих скорость более 800 км/ч. Этот процесс нашел свое отражение в стремительных темпах строительства аэропортов. Например, в 1925 году через берлинский аэропорт Темпельхоф, крупнейший узловой аэропорт Европы того времени, прошло 11 720 пассажиров. Сегодня крупнейший в мире международный аэропорт О'Хэр в Чикаго пропускает более 66 млн пассажиров в год!

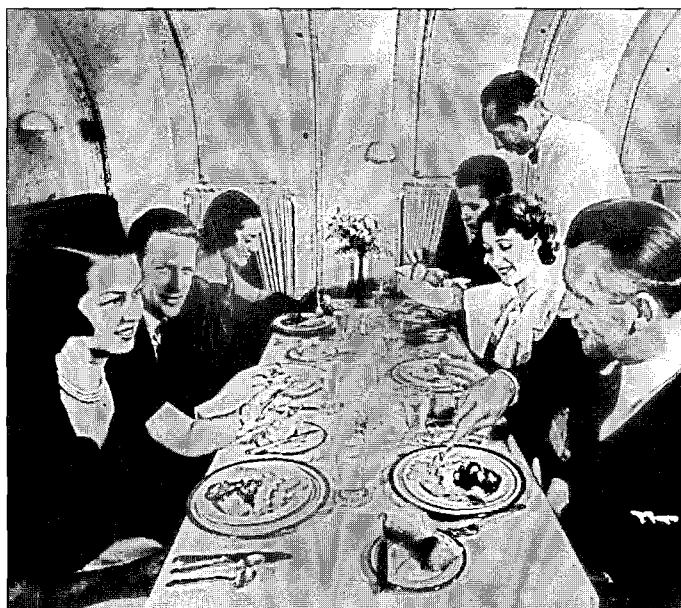
Экспозиция начинается с рассказа о появлении самобытных проектов для молодой коммерческой авиации, исходивших из привычных ассоциаций с железной дорогой. Затем она ведет нас в раздел, посвященный периоду до Второй мировой войны и послевоенным годам, когда проектировщики сознательно искали для этого передового и непрерывно развивающегося вида транспорта новое своеобразие — в рамках архитектуры модернизма. Самолеты и связанная с ними инфраструктура — аэропорты, авиационные заводы — воспринимались не только как самый современный способ передвижения, но и — с самого их появления — как символы региональной и национальной гордости. Более того, различные связанные между собой архитектурные формы оказывали и продолжают оказывать огромное влияние на экономику как на общегосударственном, так и на местном уровне. Выставка представляла собой попытку предложить зрителям взглянуть «изнутри» на богатейшее разнообразие форм и стилей, отразившихся в замысле и воплощении этих жизненно важных сооружений XX века.

Выставка *Строительство и авиапутешествия* охватывала три вида объектов — аэропорты, авиационные заводы и интерьеры самолетов — и включала семь основных тематических разделов: коммерческие аэропорты 1924—1944 годов, коммерческие аэропорты 1945—1995 годов, строительство и ремонт самолетов от бипланов до больших лайнеров, интерьеры самолетов и имидж компаний в прошлом и настоящем, современные аэропорты и здания аэровокзалов, строительство за-втрашнего дня и современные авиационные заводы, авиакомпании сего-



дня и завтра. В экспозиции представлены две большие модели в разрезе «Боинга-307» и «Боинга-314» выпуска 1939 года, принадлежавшие компании «Пан-Американ», которые в настоящее время находятся в музее

Вверху: первоначальный терминал аэропорта Рузине в Праге, 1933—1937 годы (слегка видоизмененный), на переднем плане DC-3 компании «Пан-Американ».



© Pan American World Airways, Inc., Records, Archives and Special Collections Department, University of Miami Library, Coral Gables, Florida

Слева: интерьер самолета «Мартин М-130 «Чайна клиппер», 1934—1935 годы, конструктор — Норман Бел Геддес.



© The NBBJ Group

Международный аэропорт Си-Так в штате Вашингтон после реконструкции, проведенной «НББДж, архитекторс» в сотрудничестве с «Лео А. Дейли, ассошиэйтс».

«Колыбель авиации» в Гарден-Сити в Нью-Йорке; чертежи и макеты новых аэропортов на стадии проектирования и строительства, в том числе аэропортов для Куала-Лумпура, Бангкока, Кочина в Индии и Фукуоки в Японии, новый международный терминал аэропорта Сан-Франциско; предоставленные фирмой «Даймлер-Бенц Аэропейс Эрбас» эскизы оформления интерьера проектируемого двухэтажного аэробуса АЗХХ, который планиру-

ется сдать в эксплуатацию в 1998—2001 годах, а также эскизы оснащенной высокотехнологичным оборудованием кабины летного экипажа проектируемого для местных авиалиний реактивного аэробуса на 100 пассажиров. Цикл видеоматериалов знакомит с моторизованными «перевозчиками», впервые появившимися в 60-е годы в международном аэропорту им. Даллеса в Вашингтоне, с коллективным трудом создателей аэробусов и представляет

компьютерное путешествие по «Боингу-777».

Выставка, подготовленная для показа в Художественном институте Чикаго, затем переехала в Музей авиации в Сиэтле (штат Вашингтон) и экспонировалась в выставочных залах Международного аэропорта Сан-Франциско. Передвижной вариант этой выставки, включающий больше фотоматериалов, как предполагается, отправится в двухлетнее путешествие по аэропортам мира (на момент написания статьи известно, что Международный аэропорт Франкфурта и Международный аэропорт Схинхол в Амстердаме выразили заинтересованность в показе выставки в 1997—1998 годах).

К выставке была подготовлена 256-страничная книга, которая вышла одновременно в Художественном институте Чикаго и издательстве «Престель Ферлаг» в Мюнхене. В книге 80 цветных иллюстраций и восемь очерков ученых и специалистов; это первый исчерпывающий обзор важной, но мало изученной области.



© Lufthansa Bildarchiv

Фирменный знак компании «Люфтганза», 1918 год — логотип «Журавли», автор Отто Ферль. Плакат «Дойче Люфт Редерай».

Аэрокосмический музей в Ле-Бурже (Париж)

Генерал Жан-Поль Сиффр
(General Jean-Paul Siffre)

Францию часто называют колыбелью воздухоплавания, начало которому было положено в XVIII веке запуском воздушного шара на горячем воздухе братьев Монгольфье. Неудивительно поэтому, что именно здесь, на месте исторического аэропорта на окраине Парижа, находится старейшина аэрокосмических музеев. Генерал Жан-Поль Сиффр, директор Аэрокосмического музея в Ле-Бурже в Париже, рассказывает о размерах и разнообразии его коллекций, благодаря которым он считается одним из лучших музеев такого рода в мире.

Аэрокосмический музей в Ле-Бурже (Париж) скоро будет отмечать свое 80-летие, но он чувствует себя прекрасно. В то время как многие музеи испытывают затруднения, было бы интересно заглянуть в музей, который представляет собой не только научно-техническое, но и гуманитарно-художественное учреждение. Его история, коллекции, архитектура и экспозиции, а также мероприятия, организуемые для молодежи, несомненно, являются лучшей гарантией его будущего развития.

Аэрокосмический музей в Ле-Бурже, безусловно, старейший аэрокосмический музей в мире, один из богатейших с точки зрения размеров его коллекций и качества экспонатов, связанных с полетами на воздушном шаре, авиацией и освоением космоса, а также один из крупнейших по экспозиционным площадям, размерам реставрационных мастерских и запасников. Это объясняется тем, что первые полеты на воздушном шаре были совершены именно в Париже в конце XVIII века, а Франция играла важнейшую роль в создании дирижаблей и, позднее, летательных аппаратов тяжелее воздуха. До сих пор она входит в число немногих мировых лидеров в области авиации и освоения космоса.

Со времени открытия музея в 1921 году во временных помещениях в Шале-Медон в нем располагалась богатая коллекция оборудования для воздушных шаров, самолетов, моторов, сохранившихся после Первой мировой войны. Но в течение нескольких десятилетий Аэрокосмическому музею не хватало площадей для размещения экспонатов, а его запасники были разбросаны по нескольким местам в Париже.

Открытие аэропорта им. Шарля де Голля в Париже и переезд авиакомпаний из аэропорта Ле-Бурже позволили расположить музей в здании аэровокзала

и частично на территории технических служб — гражданских и военных — аэропорта Ле-Бурже в предместьях Парижа. В 1975—1987 годах музей постепенно открывал свои залы в Ле-Бурже для посетителей, при этом новые экспозиции появлялись примерно раз в два года (они были приурочены к международным авиакосмическим салонам). В настоящее время перед музеем стоит двойная задача: во-первых, то, чем призваны заниматься все музеи, — сохранение, расширение и демонстрация коллекций, а во-вторых, моральная ответственность за сохранение истории Ле-Бурже. Именно на этом аэродроме, построенном в 1915 году во время Первой мировой войны, в 1919 году авиакомпания установили первую воздушную трассу, связавшую Париж с Брюсселем и Лондоном. Помимо того, что он являлся первым гражданским аэропортом Парижа, из Ле-Бурже совершалось множество дальних полетов в период между мировыми войнами. И в этом смысле он часто бывал источником надежд и трагедий, триумфа и славы. Это и мемориал, увековечивший память о погибших Нюнгессере и Коли и успех Линдберга. Музей обязан и дальше благоустраивать здание аэровокзала, которое было построено в 1936 году архитектором Лабро по собственному проекту и сегодня является охраняемым историческим памятником.

Кроме того что он расположен на территории, имеющей огромное историческое значение, Аэрокосмический музей находится в месте, где продолжает бурлить жизнь. Для демонстрации достижений коммерческой авиации и авиационной промышленности с 1953 года каждые два года в Ле-Бурже перед зданиями музея проводится крупнейший международный авиакосмический салон. Его гости, число которых насчитывает сотни тысяч, имеют возможность в течение десяти дней познакомиться с музеем.

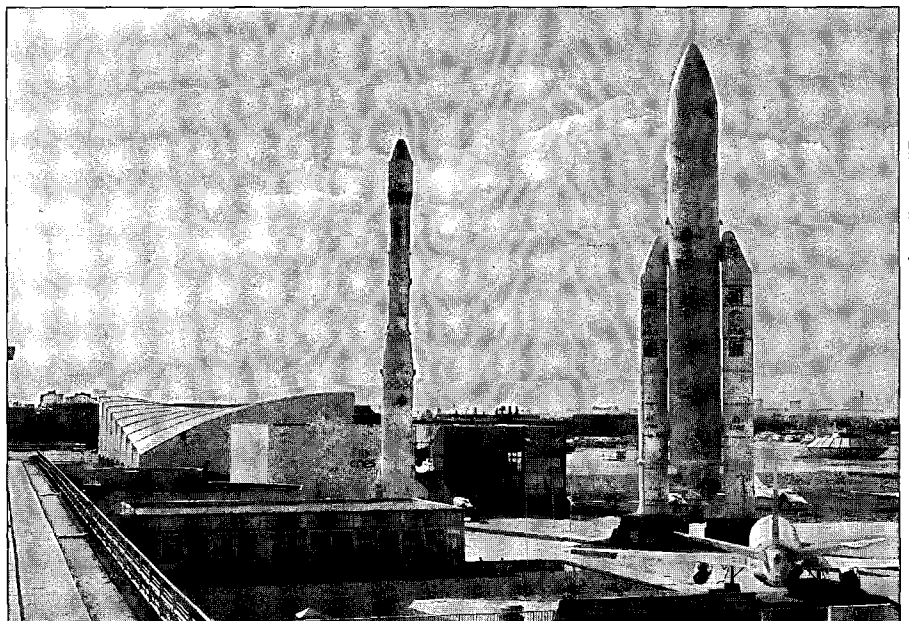
В 1922 году в коллекции музея было около 50 самолетов, 77 моторов, 160 уменьшенных моделей и большое количество фотографий оборудования и материалов, дюжина гондол воздушных шаров и дирижаблей, парашюты и аэростаты. С течением времени она пополнялась за счет различных поступлений из технических и исторических архивов. Среди них переписка братьев Монгольфье, записные книжки Клемана Адера, этюды и эскизы Ренара, Муйяра и Пено. В то же время благодаря дарам, переданным музею семьей его первого директора, пристрастием второго директора к воздушным шарам и коллекции воздушных шаров XVIII—XIX веков, появился большой раздел произведений искусства, предметов, гравюр, игрушек, плакатов и раритетов, связанных с авиацией. Помимо его документальной ценности, этот раздел, созданный наряду с техническими, является уникальным свидетельством воздействия развития воздухоплавания и авиации на общество. Коллекция, связанная с воздухоплаванием, сегодня насчитывает сотни экспонатов. Они рассказывают о том энтузиазме, с которым в конце XVIII века первые успехи человека по покорению воздушного пространства были встречены в Париже, провинциях и зарубежных странах. Таким образом, не замыкаясь в рамках технической стороны воздухоплавания, авиации и космонавтики, Аэрокосмический музей с самого начала был создан для удовлетворения интересов всего общества.

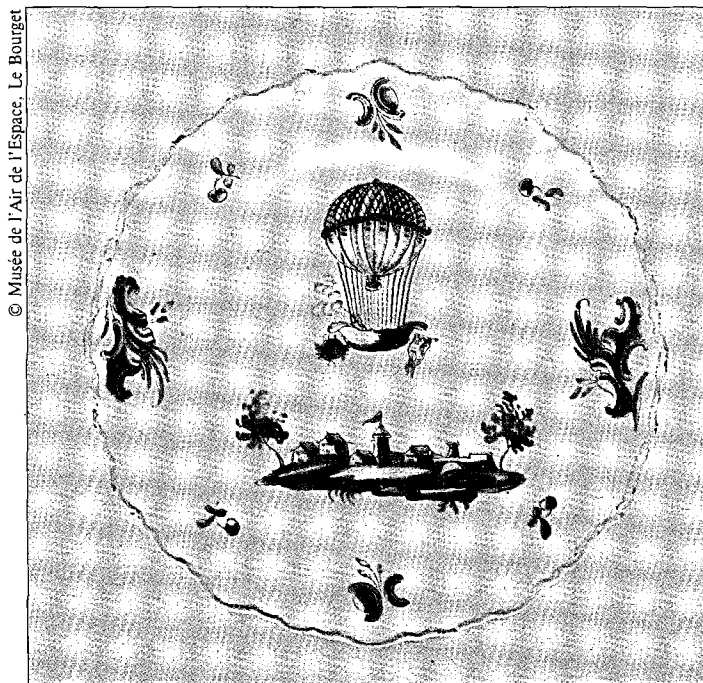
Универсальный музей

Хотя созданием авиационной коллекции занималось Министерство обороны, проект не ограничивался сохранением только военной техники. Он задумывался в рамках ведущих учреждений, занимающихся сохранением технического и педагогического наследия. С самого начала музей был создан как универсальный музей, сфера

интересов которого охватывает весь спектр гражданской и военной авиации. Коллекция самолетов, в которую входит 300 машин, — самый наглядный его элемент, но она отражает всего один из аспектов его деятельности. В разделе, посвященном двигателям, сегодня почти 1000 экспонатов, в том числе около 800 двигателей внутреннего сгорания и 200 турбореактивных. На сегодняшний день различные технические разделы в совокупности насчитывают около 400 пропеллеров, тысячи бортовых приборов, 200 единиц вооружения и сотни предметов, связанных с полетами на воздушном шаре, гондол, надувных колец и клапанов. Настоящим сокровищем музея является богатейшая коллекция уменьшенных моделей, выполненных в основном в масштабе 1:10. С 1922 года коллекция продолжала пополняться по принципу единообразия. Благодаря этому здесь можно проследить, как изменялись формы наиболее выдающихся машин.

К 1918 году, когда создавался музей, прошло уже десятилетие со времени героического достижения Анри Фар- *Вид Аэрокосмического музея и моделей ракет «Ариан I» и «Ариан V».*





Китайская тарелка с изображением Чарлза и Роберта, совершающих подъем на первом наполненном водородом воздушном шаре 1 декабря 1783 года.

мана, пролетевшего один километр, которое ознаменовало рождение практической авиации. Открытие музея стало тем редким феноменом, когда историческая память об определенном виде человеческой деятельности стала фиксироваться спустя всего десятилетие после того, как эта деятельность возникла. Это объясняет как богатое разнообразие коллекции старых самолетов, так и неперестанное стремление хранителей не упустить из виду последние достижения в области авиации. Таким образом, музею принадлежат модели, созданные на заре авиации: «Демуазель» Сантос-Дюмона, представленная в сотне копий; «Ангуанетта» Леона Левавассёра; гидроплан Анри Фабра, который впервые в мире самостоятельно взял старт с водной поверхности.

Некоторые машины были привезены в музей прямо из ангаров, как, например, «Астра-Райт» типа ВВ, обнаруженный в 1921 году в Вийакубле и переданный в дар музею компанией «Астра». Были построены абсолютно

точные копии несохранившихся моделей периода «деревянных крушений». Один такой экспонат — «Фарман № 1 бис», построенный в 1908 году в мастерских Вуазена, копия которого была выполнена Габриелем Вуазеном в 1919 году для Аэрокосмического музея. Другой — «Ньюпор II N», прототип которого появился еще в 1910 году, — был специально построен в 1919 году на заводе Ньёпора. После Второй мировой войны французская авиационная промышленность была восстановлена, а коллекция пополнилась современными машинами и многочисленными образцами, в том числе реактивного двигателя «Трайидент», термореактивного (воздушно-реактивного) двигателя «Ледюк» и вертолета «Джин». В конце 60-х годов музей вступил в эпоху освоения космоса — в его коллекции появились спутник «Астерикс А1» и ракета «Диамант». Пополнение коллекции в 1973 году прототипом «Конкорда-001» свидетельствовало о стремлении музея представить в его экспозиции новейшие достижения техники.

Аэрокосмический музей в Ле-Бурже отличает его открытость для авиационной промышленности других стран. Такой интернациональный характер музея, присущий ему с момента основания, вполне оправдан, поскольку он принадлежит стране, которая начиная с рубежа нынешнего столетия стала точкой притяжения для всех, кто стремился играть определенную роль в этой нарождающейся области, например для бразильца Сантос-Дюмона, американцев Уилбура и Орвилла Райта, румына Траина Вуи. Вуи был пионером румынской авиации, а восстановленный прототип его № 1 выпуска 1903—1905 годов — старейший моторизованный аэроплан в коллекции музея. Военные самолеты, которые стали одними из первых экспонатов музея, представлены зарубежными машинами из поставленных Германией по условиям перемирия 1919

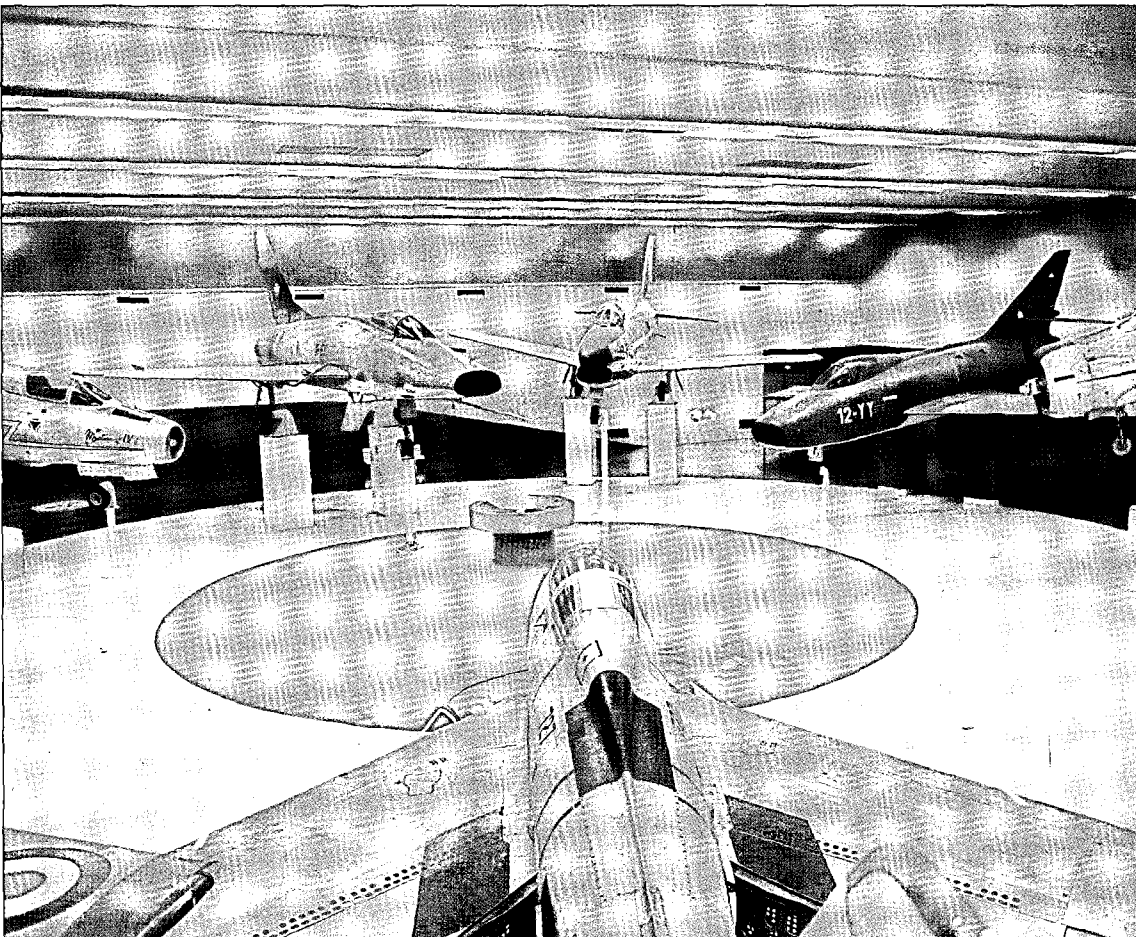
года. Это «Фоккер DVII» — лучший истребитель, производившийся в то время в Германии, и «Юнкерс J9» — полностью металлический самолет, который до того, как был подарен музею, использовался техническими службами. Таким образом, с первых лет после открытия музея для посетителей в коллекцию из 50 машин входили 38 французских, 6 английских и итальянских и 6 немецких самолетов.

В период между двумя мировыми войнами появилась транспортная и пассажирская авиация, начали совершаться дальние полеты. В музее хранятся знаменитые машины того периода, такие, как *Гран-рейд* «Нюнгессер-Коли» Бреге, совершивший в 1929

году первый беспосадочный перелет через Южную Атлантику, и *Пуант д'Интеррогасьон*, сопровождавший первый прямой перелет Париж—Нью-Йорк в 1930 году. С окончанием Второй мировой войны музей сумел возобновить международное направление своей деятельности благодаря приобретению английских, немецких, американских и советских самолетов, а именно «Супермарин «Спитфайр», «Хейнкель-162», «Репаблик Р-47» и «Поликарпов I-153».

Музей продолжает активную деятельность по расширению своей коллекции по всем направлениям. Среди наиболее значительных недавних приобретений шесть моделей в натуральную величину искусственных спутни-

Цвет часто используется символически, как, например, в оформлении громадной трехцветной круглой панели на полу зала, посвященного истории военно-воздушных сил.



© Musée de l'Air de l'Espace, Le Bourget

ков, купленных в 1993 году у Российской академии наук, и — в области гражданской авиации — самолет «Меркурий» Дассо, переданный в дар музею компанией «Эр-Интер компани» в 1995 году. Менее регулярно и заметно происходит обновление технического раздела, разделов двигателей, приборов, вооружения и воздушных шаров, которые пополняются благодаря дарам, закупкам и обменам с организациями и коллекционерами. Аналогичная ситуация складывается и с коллекциями иллюстративных материалов и произведений искусства, состоящими из почти 4 тыс. предметов, которые по количеству единиц хранения уступают только библиотеке и коллекции фотографий, насчитывающей сотни тысяч единиц. Следуя такой политике комплектования, в музее не забывают ни об одном разделе, воплощающем его богатство и оригинальность. Для этого необходимо соблюдать весьма строгие критерии, основанные на исторических, технических и символических принципах, с учетом проблем длительного хранения.

С самого начала сотрудники и мастерские музея обеспечивали техническое обслуживание и реставрацию экспонатов. Начиная с 1994 года просторный ангар-мастерская используется для осуществления смелых программ восстановления самолетов средних размеров. В настоящее время основные реставрационные работы ведутся по машине «Мародер» В-26.

Музей также стремится сохранить и расширить партнерскую сеть, через которую ведется слаженная работа по реставрации и экспонированию национального аэрокосмического наследия. Конкретно это предполагает содействие добровольным ассоциациям, передаче экспонатов на временное хранение тематическим музеям, а также помощь в создании децентрализованных музеев, то есть таких смежных музеев, как Музей истории гидропла-

нов в Бискароссе и Региональный аэромузей в Анже; как местные музеи, например Музей авионавтики в Нанси; музеи при оборонных предприятиях, например АЛАН (вертолеты) в Даксе, и как музеи при предприятиях, например Музей СНЕКМА.

Игра пространства и цвета

Музей в Ле-Бурже занимает площадь более 120 тыс. м². Он включает аэровокзал Ле-Бурже, построенный архитектором Лабро в 1936 году, пять зданий и два автопарка. Архитектурные изменения, внесенные в здания, позволили использовать их как живой музей, способный оставаться на уровне новейших достижений в авиационной промышленности и в освоении космического пространства.

Техническая и архитектурная политика музея учитывает требования по хранению ценных, а зачастую и хрупких экспонатов, сделанных главным образом из дерева, ткани и металла. Планировка музея позволила создать интересные экспозиционные пространства, где процесс познания соединяется с радостью открытия, и обеспечить хранение экспонатов в условиях регулируемого температурно-влажностного режима. Было принято решение использовать матовые водонепроницаемые навесы, которые позволили расширить экспозицию и объединить выставочные залы в одно целое.

Архитектурная планировка каждого экспозиционного пространства предполагает показ самолетов на разных уровнях. Проходы и платформы устроены так, что постепенно ведут от одного уровня к другому, расположенному выше предыдущего, и, таким образом, посетители могут ближе подойти к машинам и хорошенько рассмотреть их. Посетитель имеет возможность изучать машины, их конструкцию, элементы и даже фотографировать их или, по своему усмотрению

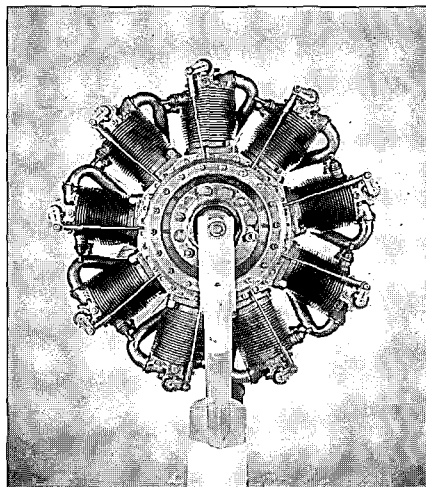
нию, довольствоваться общим видом самолета. Такая форма показа позволяет, помимо прочего, компенсировать нехватку площадей. При близком рассмотрении выставленных экспонатов можно представить себе реальные размеры машины. Это особенно справедливо в отношении экспозиции, посвященной космосу; здесь выставлены спутники, кабины, пусковые установки, ракеты и другие устройства, об истинных размерах которых публика обычно имеет весьма смутное представление, — их тоже можно рассматривать на близком расстоянии. Таким образом, посетители могут составить собственное мнение о той действительности, которую иначе трудно вообразить себе, не имея ориентиров для сопоставления, и соотнести ее с тем, что их окружает в повседневной жизни.

Самолеты пионеров авиации, выставленные в здании аэровокзала, имеют сложную конструкцию и построены из различных материалов, в монтаже которых пустые пространства не менее — если не более — важны, чем заполненные. В результате образуется чрезмерное множество переплетающихся деталей, из-за которого трудно держать несколько машин в одном поле зрения. Выставка самолетов, которые можно видеть вместе одновременно, производит впечатление хаоса и затрудняет восприятие экспозиции. Она привлекает внимание, но глаз не останавливается на каком-либо одном объекте или группе объектов. Чтобы избежать этого, существуют подразделения в виде наклонных плоскостей, создающих не изолированные, но отдельные пространства. Это способствует возникновению ощущения открытия тайны. Наклонные плоскости, закрывающие вид, возбуждают любопытство. В то же время существование таких разрывов, нарушающих непрерывность экспозиции, еще более расширяет общее экспозиционное пространство, и посетитель не видит, где оно кончается. В результате появ-

ляется впечатление обилия экспонатов и динамичной взаимосвязи между всеми пространствами.

Для осмотра залов посетителям предлагается два маршрута. Один проходит по первому этажу, а другой ведет к балкону, при этом посетители идут по горизонтальным или наклонным проходам, соединяющим противоположные концы здания. Проходы тянутся через различные музейные зоны, которые интересно взаимодействуют друг с другом. Это сделано не в целях создания лабиринта, а для переплетения путей, на пересечении которых их ждут интересные открытия.

В акцентировании архитектурных пространств широко используется цвет. Посетители движутся в пространстве, где с помощью цвета очерчены границы различных экспозиционных зон, отмечены места, где расположены стенды и щиты с пояснительными текстами. Иногда цвет применяется символически, как, например, в случае огромной круглой панели, воспроизводящей цвета французского флага, на полу зала истории военно-воздушных сил. Для создания необходимого контекста используется и графика. Так, прототип «Конкорда-001» снабжен схемой взлетной полосы, на которой начина-



© Musée de l'Air de l'Espace. Le Bourget

Один из тысячи моторов в коллекции музея — роторный мотор «Гном» 1920 года выпуска.

лись его первые испытания. Цвет согласуется с общей атмосферой каждого зала: более темные стены в космическом зале символизируют звездную ночь; желтые и охровые тона зала туристической авиации ассоциируются с солнцем и отдыхом. В зале первопроходцев авиации доминирует цветовая гамма материалов, из которых строились выставленные здесь машины.

В то время фюзеляжи и крылья делали преимущественно из небеленого полотна и крашеного или покрытого лаком дерева, преимущественно серых и темно-бежевых тонов. Серый, зеленый, фиолетовый и другие цвета живой и неживой природы, а также синий характерны для истребителей периода 1914—1918 годов. Они использовались для маскировки. Для залов, посвященных аэровокзалам, выбраны насыщенные, глубокие цвета. Они обеспечивают необходимый контраст, так как на фоне нейтральных цветов экспонаты потерялись бы и было бы ослаблено визуальное восприятие.

Розовато-бежевые тона пролетов, где выставлены машины пионеров воздухоплавания, родились из стремления к гармоничному сопоставлению формы и содержания. Размеры экспозиционных зон, вытянутые пространства подчеркиваются графикой, использованной в цветовых зонах, при этом цвет служит связующим звеном между отдельными пространствами. Общая цель всего оформления — как можно ярче выделить экспонаты. На этом цветовом фоне, полном контрастов и сюрпризов, вокруг машин идут ступени и проходы, ведущие через гондолу воздушного шара, поднимаясь и опускаясь, избегая линейных и симметричных маршрутов, что противоречило бы динамике экспозиции.

Матовые водонепроницаемые навесы использованы в общем оформлении залов. Это позволяет смягчить воздей-

ствие естественного освещения и солнечных лучей, защищая от них экспонаты, придает экспозиции в целом единообразный вид, а эксплуатационные расходы сводятся к минимуму. В то же время в залах оборудованы источники света, позволяющие выделить и наилучшим образом подчеркнуть для зрителей различные аспекты экспонируемых самолетов.

В залах, посвященных XVIII и XIX векам, свет, напротив, приглушен, чтобы защитить самые хрупкие экспонаты от повреждения. Маршрут осмотра, по которому идут посетители, намеренно слабо освещен, это позволяет акцентировать значимость и грандиозность экспозиции.

В другом месте в самолетном парке построен зал из металла и ткани для защиты выставленного здесь сверхзвукового авиалайнера «Конкорд». Здесь использовано контрастное освещение, подчеркивающее мощь и силу самолета, а также чистоту его форм. Внутри самолета внимание посетителей привлекут различные приборы. Высшую степень их точности обеспечивает волоконная оптика.

Музей для молодежи

Молодежные группы составляют почти половину всех посетителей Аэрокосмического музея в Ле-Бурже. Поскольку за ними будущее, им уделяется особое внимание. Посещение музея входит в школьную программу и во внешкольные занятия, по выбору руководителей групп экскурсии проводятся как с экскурсоводом, так и без него либо организуются специальные мероприятия, такие, как практические занятия в планетарии или мастерских. Организаторы посещения музея без экскурсовода могут приобрести публикуемые музеем материалы, которые облегчат подготовку к экскурсии и ее проведение. Игровые маршруты, которые могут быть ксерокопированы, позволяют молодым

людям самостоятельно открывать для себя содержание музейной экспозиции.

В мастерских дети могут делать и запускать воздушные шары на горячем воздухе, воздушных змеев, небольшие планеры или модели ракет. В мастерской «механика полета» молодежь узнает, почему и как летает самолет. Для старших школьников в музее есть аэродинамическая труба, где можно наблюдать различные явления и проводить сравнительные измерения давления и сжатия.

Спектр мероприятий, которые могут проводиться в контексте изучения темы аэрокосмических достижений, настолько обширен, что музей организует недельные «музейные классы» для школьников, приезжающих из других районов страны, и раз в неделю или раз в месяц для местных школьников. Часто организуются курсы для учителей. Ряд технических школ в Париже и его окрестностях организуют посещение музея со своими учителями или направляют студентов в музей на практику.

Известность Аэрокосмического музея, безусловно, будет расти. Последние заявки на временное предоставление экспонатов для зарубежных выставок и успех передвижной выставки *Век воздушных шаров*, которая сейчас находится в Канаде, свидетельствуют о том, что качество коллекции музея получило признание во всем мире.

Сегодня можно утверждать, что все коллекции, реставрационные мастерские и административные службы размещены в хороших условиях в историческом месте — аэропорте Ле-Бурже. Даже если в коллекции музея и есть пробелы, имеющихся площадей достаточно для расширения экспозиций, а также для осуществления хранительской и консервационной деятельности. Пополнение коллекции, в том числе приобретение ширококорпусных самолетов, не повлечет боль-

ших затрат при условии использования существующих взлетно-посадочных полос для доставки самолетов в музей.

Аэрокосмический музей, который с 1994 года имеет статус государственного учреждения и подчиняется Министерству обороны, разработавшему программу его субсидирования на несколько лет вперед, вступает в новую фазу своего развития. Ярким свидетельством этого служит восстановление прототипа «Конкорда-001» и его экспонирование в новом зале, построенном и открытом для посетителей в 1996 году. Разработан план использования здания аэровокзала и примыкающей к нему территории, а также строительства ангара для размещения предметов из запасника, которые в настоящее время лишены надлежащей защиты.

Однако эти планы мало влияют на будущее музея, которое зависит не от физических условий его существования, а от его коллекций. Рассуждая о будущем музея, необходимо думать о грядущих столетиях и тысячелетиях. В настоящее время в Аэрокосмическом музее разрабатывается проект сохранения самолетов в течение тысячи лет и более, а публикация этой статьи в журнале, распространяемом по всему миру, обещает хорошие перспективы в поиске возможных партнеров для создания подобного проекта. Таковы задачи, которые ставит перед собой Аэрокосмический музей на пороге XXI века. ■

Примечание

В работе над данной статьей также участвовали Кристиан Тиллати, руководитель службы консервации, Кристиан Маршан, архитектор Аэрокосмического музея, и Патрик Пизье, руководитель службы культурных мероприятий. — *Прим. ред.*

Группа музеев авиации ИАТМ набирает ВЫСОТУ

*Кристофер Дж. Терри
(Christopher J. Terry)*

Начав в качестве скромной подгруппы Международной ассоциации музеев транспорта и связи (ИАТМ), Группа музеев авиации (АМГ) развернула активную самостоятельную деятельность, о которой рассказывает ее председатель.

Авиация завладела воображением людей многие десятилетия назад, но только недавно были созданы специальные музеи, собирающие, экспонирующие и изучающие эту имеющую эпохальное значение технику. Однако роль авиации в современном мире такова, что посвященные ей музеи сегодня есть почти во всех странах, и эти музеи относятся к числу наиболее посещаемых в мире.

Тридцать лет назад в связи с зарождением и становлением музеев авиации прошел ряд ежегодных встреч, которые со временем привели к созданию сегодняшней Группы музеев авиации (АМГ) Международной ассоциации музеев транспорта и связи (ИАТМ). Первые скромные встречи переросли в конференции, которые проводятся каждый год в разных местах и которых с нетерпением ждут. АМГ сегодня достигла уровня подлинно международной организации, отражающей повсеместное распространение аэрокосмической техники и соответствующую заинтересованность в ее сохранении.

Зарождение АМГ связано с назначением Кеннета М. Молсона в 1960 году на должность хранителя Национального музея авиации Канады. Всю жизнь занимаясь историей авиации и имея опыт работы в авиационной промышленности Канады, а не в области музеологии, Молсон взял на себя работу по установлению контактов со своим коллегой, Луи С. Кейси, занимавшим такую же должность в тогдешнем Национальном музее воздухоплавания (в настоящее время — Национальный музей воздухоплавания и космонавтики) Смитсоновского института в Вашингтоне. После нескольких лет взаимных визитов в Оттаву и Вашингтон Кейси высказал идею, что для всех хранителей музеев авиации было бы полезно встретиться и обсудить общие проблемы. Они также рассматривали, что обмен мнениями мог

содействовать процессу приобретения экспонатов.

В апреле 1966 года двенадцать директоров и хранителей музеев встретились в Вашингтоне и договорились создать ассоциацию. Днем рождения Группы музеев авиации и стало это учредительное совещание. Хотя первые собрания группы проводились на североамериканской основе, что повлияло на ее характер и главное направление деятельности, в скором времени она приобрела международный масштаб, поскольку уже в ее первых встречах стали принимать участие сотрудники музеев авиации из разных стран.

Руководство Группой осуществлял Луи Кейси, в то время хранитель Национального музея воздухоплавания и космонавтики, покойный Ройал Фрей, занимавший аналогичную должность в Музее военно-воздушных сил США, а в самое последнее время — Харви Липпинкотт, один из основателей Музея авиации Новой Англии и до своей недавней кончины — директор по организации выставок. Я стал преемником Харви Липпинкотта в мае 1995 года. Председатель избирается из членов выборного исполкома, в который входят три представителя США и по одному представителю от Канады, Европы и в самое последнее время — от Южной Америки.

Помимо ежегодных совещаний, которые проводятся в североамериканских музеях авиации, АМГ вскоре организовала серию «ознакомительных поездок», которые давали ее членам, главным образом из Северной Америки, возможность побывать у своих коллег за рубежом и увидеть их зачастую легендарные собрания. Таким образом были проведены три учебные «ознакомительные поездки» в европейские музеи, последняя из них в 1991 году, а в 1994 году АМГ провела свою первую встречу в Южной Аме-

рике, приняв приглашение Национального музея аэронавтики Чили посетить Сантьяго. Это было важнейшим событием, поскольку многие директора музеев авиации из большинства стран Южной Америки впервые получили возможность встретиться со своими коллегами из Северной Америки и Европы. Совещание 1995 года в Национальном музее военно-морской авиации в Пенсаколе (штат Флорида) и совещание в октябре 1996 года в Музее авиации в Сиэтле (штат Вашингтон) способствовали дальнейшей интернационализации группы, поскольку на них присутствовали представители из разных стран мира.

В более широком, организационном смысле АМГ продолжала выступать как самостоятельная структура при общей Международной ассоциации музеев транспорта и связи (ИАТМ), которая сама является отделением ИКОМ. Это способствовало интеграции специалистов музеев авиации в более широкое музейное сообщество. Члены АМГ имеют право присутствовать на ежегодных собраниях ИАТМ и на специальных совещаниях АМГ.

АМГ ожидает хорошее будущее. Сообщество авиационных музеев неизмеримо выросло и окрепло со времени первой встречи Молсона и Кейси в 1961 году. Солидные учреждения отражают лучшие достижения музейной практики, а их идеями и рекомендациями живо интересуются многие новые и развивающиеся музеи. Обмен опытом и практикуемыми методами работы стал обычным явлением: нередко члены АМГ получают консультации у своих коллег, находящихся на другом конце земли, по конкретным проблемам деятельности, формирования коллекций или по этическим вопросам. АМГ зарекомендовала себя как исключительно удобный канал для проведения таких двух- и многосторонних консультаций. Ее ежегодные

конференции стали готовым форумом для обсуждения идей и создания общей сети. Последнее можно назвать, пожалуй, самым ценным достижением в сочетании с возможностью на месте ознакомиться с подходами к проблемам других музеев или с творческими идеями, используемыми в представлении истории авиации.

Я, например, участвовал в шести конференциях, в рабочей встрече в Сантьяго и в ознакомительной поездке в Европу. Помимо возможности своими глазами увидеть крупные коллекции и достаточно подробно познакомиться с ними, с каждой встречи я возвращался с новыми идеями, впоследствии реализованными в моем учреждении. Благодаря общению с коллегами и установлению постоянных контактов с ними обогатилась и моя профессиональная жизнь.

АМГ будет продолжать развиваться по трем основным направлениям. Во-первых, она будет по-прежнему служить традиционным каналом для обсуждения коллекций, определения ценности экспонатов и возможностей торговли, а также для обмена опытом в области реставрации предметов материальной культуры. Во-вторых, она будет расширять свою роль форума для обсуждения лучших методов музеев-логической практики и их применения в музеях авиации: например, на конференции 1996 года широко обсуждались проблемы новых электронных технологий, которыми мы располагаем. В-третьих, она будет по-прежнему способствовать установлению и развитию контактов между профессионалами в данной области. Кеннет Молсон, один из основателей АМГ, видит в этом ее главную роль.

Установив связи с коллегами в Южной Америке, АМГ прилагает усилия для налаживания контактов с другими музеями и музейными организациями в зарубежных странах. В ближай-

шем будущем эти усилия сосредоточатся на Австралазии, где буквально бурлит интерес к истории авиации и ее влиянию на национальное развитие. Значительно расширив контакты с Южной Америкой в 1994 году, АМГ надеется воспользоваться предстоящими встречами ИКОМ и ИАТМ, которые должны пройти в 1998 году в Австралии, для проведения в Австралии и Новой Зеландии встреч с коллегами из этих стран.

Кроме того, АМГ будет предпринимать согласованные действия по ознакомлению нескольких сот авиационных музеев в разных странах мира со своей деятельностью и по привлечению новых членов. Совместная деятельность и сотрудничество открывают бесконечные возможности и не зна-

ют границ. Повсюду в мире люди увлечены историей воздухоплавания, проявляют живой интерес к этой области науки и техники, к тем, кто отдал ему свою жизнь. АМГ будет и впредь всемерно помогать своим членам творчески и профессионально удовлетворять этот интерес. ■

Примечание

Более подробную информацию об АМГ можно получить у Кристофера Дж. Терри, генерального директора Национального музея авиации (P.O. Box 9724, Station 'T', Ottawa, Ontario, K1G 5A3, Canada), или у Денниса Паркса, хранителя коллекций в Музее авиации (9404 East Marginal Way South, Seattle, Washington 98108-4097, USA).

Скрытое богатство: музейные библиотеки и центры документации

Одиль Таррет
(Odile Tarrête)

В условиях непрерывного увеличения источников информации, как для специалистов, так и для широкой публики, какова роль музейных библиотек и центров документации? Каким образом перед лицом все более острого дефицита бюджетного финансирования они могут выполнять «миссию популяризатора культуры», которая, по словам Одиль Таррет, им по праву принадлежит? Автор с 1992 года является главным куратором библиотек и руководителем центра документации Управления музеев Франции.

В 1948 году в первом выпуске этого журнала Поль Ривет писал:

Несмотря на важную роль музеев в сфере народного образования, они выполняют множество других функций. Каждый музей должен служить не только просветительским центром, но и центром научной информации. При каждом музее должна быть достаточно обширная библиотека специальной литературы, вход в нее должен быть свободным для всех, она должна быть удобной и открыта в нерабочее время. Такие библиотеки — существенное дополнение к музеям, при этом я имею в виду, что они должны быть открыты для всех, а не только для ученых и научных работников... Библиотекарь должен быть, как и хранитель в музее, гидом и советчиком. Эти две должности взаимно дополняют друг друга.

Почти полстолетия спустя принцип, заложенный Полем Риветом, до конца все еще не реализован. В большинстве музеев¹ есть своя библиотека, но если одни учреждения, главным образом имеющие статус национальных музеев и старейшие музеи, располагают богатыми собраниями специальной литературы, тщательно подобранной в течение многих лет под руководством профессионалов, то другие зачастую довольствуются скудным набором разрозненных изданий, сваленных в углу кабинета. И здесь, как это ни прискорбно, по-видимому, складывается ситуация, описанная Сесиль Гитар в 1994 году в *Докладе о состоянии библиотек местных музеев Франции*: недостаточное финансирование, теснота в помещениях, не приспособленных ни для хранения, ни для представления документации, ни для приема посетителей; скудость документов, отсутствие системы в их подборке; неудобные часы работы; крайне низкая посещаемость; хроническая нехватка квалифицированных кадров.

Обследование, проведенное в Скандинавских странах, Испании, Германии, Великобритании, странах Вос-

точной Европы, Японии, Канаде и США, подтвердило эти печальные наблюдения. В связи с ограниченным финансированием крупные музейные библиотеки в Канаде и Бельгии были вынуждены закрыть свои двери для публики. Как переломить эту общую тенденцию и обеспечить музейным библиотекам возможность исполнять миссию популяризатора культуры, которая им по праву принадлежит, учитывая ожидания посетителей и потребности в информации новых категорий их читателей?

Следует уяснить одно: музейная библиотека может полноценно выполнять свои функции только при условии признания ее важности и поддержки со стороны руководства музея. Обычная практика разделения справочных материалов на документы, предназначенные исключительно для хранителей, и документы, доступные широкой публике, никак не способствует решению проблемы. Если они будут находиться в одном месте, то это поможет рациональному использованию как людских, так и финансовых ресурсов. Если в музее существуют внутренние правила, в них должно быть четко прописано, какое место в работе музея занимает библиотека и какие функции она должна выполнять. Если таких правил нет, то заведующий библиотекой должен составить текст, точно определяющий эти функции, и представить его на утверждение руководителя по административной и научной работе, чтобы по этим вопросам внутри учреждения была полная ясность.

Большинство музейных библиотек создаются одновременно с самими музеями, а их фонды формируются по большей части за счет даров и обменов с другими музеями. Поскольку многие библиотеки не имеют отдельного бюджета, пополнение их фондов продолжает носить случайный характер. Библиотекарь, хранители и другие специалисты — реставраторы, сотрудники просветительского отдела, музеологи — должны совместно разработать четкую политику комплектования библиотечных фондов.

На документальные материалы музеев слишком часто распространяется правило секретности. Однако музейные библиотеки должны быть более открытыми для широкой публики: и дети, и молодежь, и взрослые должны иметь возможность в свободное время более подробно знакомиться с теми экспонатами, которые их заинтересовали в музее. Новые открытия, сделанные в библиотеке, приведут читателя обратно в музей, и, таким образом, начнется нечто вроде челночного движения между музеем и библиотекой, при этом музей будет полноценно исполнять свою просветительскую функцию. Сегодня музейные библиотеки практически не известны широкой публике: обследование, проведенное в 1994 году в музеях Германии, показало, что 90 процентов опрошенных не знали, что в них есть библиотеки, хотя на самом деле более или менее крупные библиотеки имеются во всех музеях. Те, кто стремится воспрепятствовать нежелательному нашествию студентов, которым негде заниматься (опасение, разделяемое многими хранителями в тех странах, где библиотечная инфраструктура развита слабо), могут предпринять решительные меры, последовав примеру Национального музея королевы Софии в Мадриде: свободный доступ в библиотеку имеют все, но если посетитель не может предъявить доказательств того, что для изучения предмета его занятий необходимо пользоваться фондами библиотеки, то книги, тетради и сумки ему придется оставить в гардеробе.

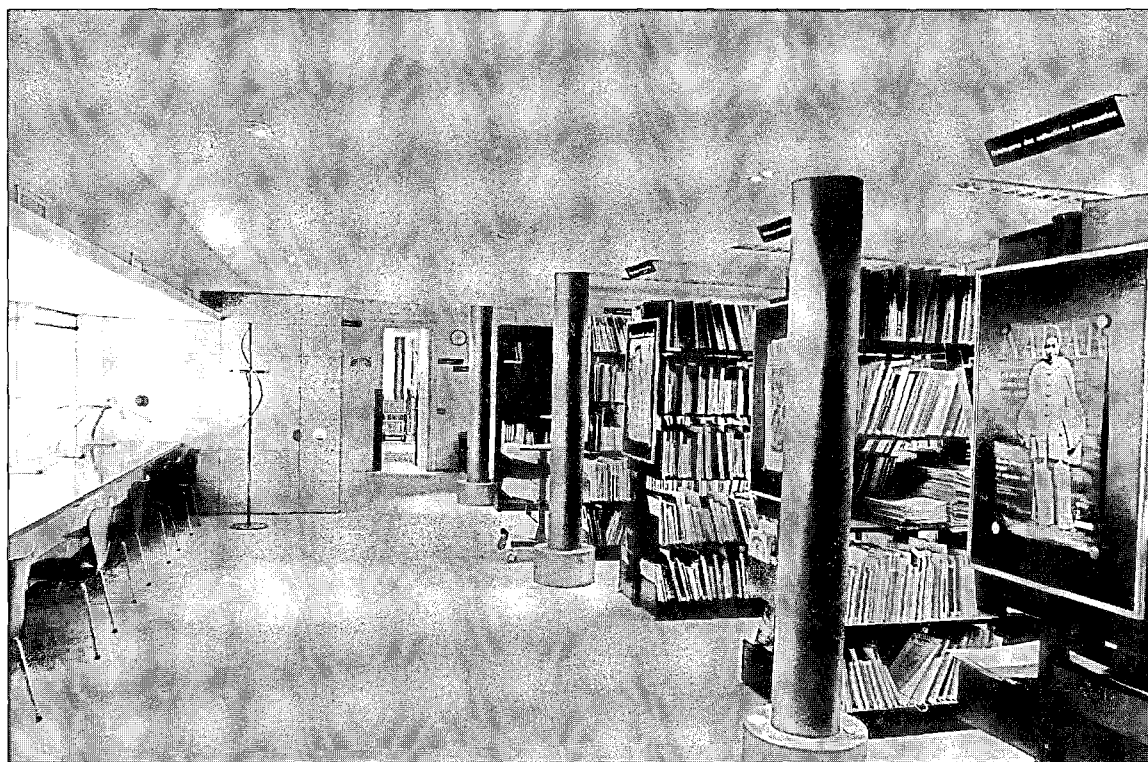
Публику также необходимо информировать о фондах библиотеки и услугах с помощью целого ряда публикаций: информационных листовок, списков новых поступлений, тематических библиографий с указанием всего многообразия архивированных документов, печатных каталогов по конкретным фондам и статьям, опубликованным в специальных изданиях.

По возможности музейные библиотеки должны объединяться в общую сеть, как это успешно делается в Скандинавских странах, в частности в Норвегии, где музейные библиотеки уча-

ствуют в общенациональном объединенном каталоге, распространяемом по всей стране, активно работают в рамках системы межбиблиотечного обмена, распространяя таким образом информацию о своих фондах. Необходим обмен опытом и обсуждение общих задач. Укрепить политику музейной библиотеки в отношении новых приобретений, каталогизирования, представления материалов и обеспечения широкого доступа к ним можно, только если она является частью общей системы и соответствует политике того сообщества, от которого она зависит. Такое участие в муниципальной, университетской или региональной системе может принести благоприятные экономические результаты при условии соблюдения законов профессии и учета потребностей музейных библиотек, особенно в области компьютеризации.

При этом следует признать, что наиболее серьезный и распространенный недостаток — это непрофессиональный персонал, отвечающий за эти фонды. Зачастую руководителем музейной библиотекой — в качестве дополнительной обязанности — возлагается на хранителя музея или секретаря, который не имеет ни малейшего представления о методах работы с документацией и не подолживает о необходимости соблюдения соответствующих международных норм. Существует бесчисленное множество великолепных программ обучения работе с документами, подготовленных как учебными заведениями, так и частными лицами, и сотрудников, занимающихся обработкой музейной документации, необходимо набирать из лиц, получивших такого рода подготовку. Например, Японское общество документалистов по искусству (ДжАДС) требует от администрации музеев, чтобы они принимали на работу профессиональных библиотекарей и документалистов. Профессиональным объединениям библиотекарей и сотрудникам информационно-поисковых служб других стран стоило бы последовать его примеру.

В любом случае, руководство музейных библиотек должно участвовать в



© M.F. Delval

соответствующих секциях профессиональных ассоциаций, существующих во многих странах, в том числе в Канаде, Франции, Германии, Японии, Норвегии, Словении, Южной Африке, Швеции, Великобритании и США. Эти специальные секции организуют учебные и практические занятия по общим проблемам музейных библиотек, например по обработке архивных материалов и фотографий, новым технологиям и авторскому праву. Они также осуществляют совместные проекты по составлению объединенных каталогов периодических изданий по искусству, каталогов выставок, перечней архивов по художникам, программ воспроизведения редких документов. Музейные библиотекари должны участвовать в работе таких секций или организовать их, если в их странах таковых нет, чтобы преодолеть изолированность, которая всех обрекает на безнадежную посредственность. Все, кто занимается различными аспектами документации в музеях, должны вступить в ИКОМ — Международный совет музеев.

Организация совместных услуг

В некоторых странах созданы общие центры документации по всем музеям. Более крупные из них имеют ре-

гиональное, общегосударственное или международное значение; организованные при каком-либо университете или при центральной администрации, они собирают и предоставляют пользователям обширные музееведческие коллекции в таком масштабе, который не в состоянии самостоятельно обеспечить ни одна музейная библиотека. Среди таких центров, например, библиотека Института музееведения комплекса Государственных музеев Фонда прусского культурного достояния; библиотека Ассоциации музеев в Праге (Австрия); библиотека Республиканского научно-методического центра музееведения в Софии (Болгария); музееведческая библиотека в Люнбю при датском Институте по подготовке музейных работников; Музейный справочный центр Смитсоновского института в Вашингтоне, созданный в 1974 году, который с 1995 года ведет в Интернете базу данных по музееведческим исследованиям; библиотека Рейнвартской академии в Лейдене (Нидерланды); Центральный музееведческий кабинет в Праге; музееведческая библиотека, открытая для широкой публики в Отделе передвижных выставок в Швеции.

Центр музееведческой документации библиотеки Канадского института

Центр документации Управления музеев Франции.

консервации при Министерстве культуры Канады был открыт в Оттаве в 1972 году одновременно с созданием института. В ведении библиотеки находятся два фонда общегосударственного значения — по консервации и по музеологии. Она является одним из учредителей двух библиографических баз данных, введенных в Интернет Канадской сетью информации о наследии (КХИН): базы данных по консервации (BCIN) и базы данных по музеологии (BMUSE).

Центр музеологической документации (МДС) в Загребе (Хорватия) был создан в 1955 году крупным музеологом и коллекционером Антоном Бауэром. С 1970 года МДС издает пользующийся международной известностью музеологический журнал *Информатика музеологика (Informatica Museologica)*, а с 1990 года — *Бюллетень по музейной информации и автоматизации (Bulletin on Museum Information and Automation)*. Центр регулярно проводит семинары, конференции и другие мероприятия.

В Великобритании в этой области сложилась весьма благоприятная ситуация. Кроме великолепной музеологической коллекции, давно созданной для студентов и преподавателей факультета музеологических исследований Лестерского университета, и аналогичного собрания в Университете Сити в Лондоне, очень хорошая библиотека для специалистов есть в Ассоциации музейной документации в Кембридже, свои собственные музеологические фонды для профессионального использования собрали многие местные музейные советы: Северо-западная музейная служба Ланкашира в Блэкберне; Совет музеев Йоркшира и Хамберсайда в Лидсе; Музейная служба Северной Англии в Ньюкасл-апон-Тайн; Совет шотландских музеев, созданный в 1982 году, значение которого шагнуло далеко за границы региона, в частности, благодаря его изданиям *Scottish Museum News* и *Museum Abstracts* — аннотированной музеологической библиографии, которая выходит с 1985 года².

Норвегия планирует создать музеологическую библиотеку и информаци-

онный центр по музеям Норвегии и других стран в рамках организации «Развитие норвежских музеев» (НМД), органа музейных ассоциаций, предназначенного для сотрудников музеев, правительства и средств массовой информации.

Благополучной в этом отношении выглядит и Франция, где с 1947 года работает Центр музейной информации ЮНЕСКО—ИКОМ, что дает ей безусловные преимущества. Кроме того, очень богатый центр документации по французской и зарубежной музеологии науки и техники, которым по предварительной договоренности могут пользоваться любые учреждения, функционирует в Отделе музеологического сотрудничества и информации (ОКИМ) при Бургундском университете в Дижоне. Он свободно выдает книги и периодические издания, которые по почте рассылаются по всей Франции, а также высылает фотокопии документов. Управление музеев Франции также организовало центр документации, о котором подробнее речь пойдет ниже.

Центр документации Управления музеев Франции

В 1992 году Управление музеев Франции при Министерстве культуры Франции открыло центр документации в своем новом помещении в Париже, в первую очередь, для обслуживания центральной администрации, а также в целях популяризации деятельности Управления музеев Франции, предоставляя информацию и документацию о характере, истории и методах показа коллекций французских музеев. Он открыт ежедневно с 13.30 до 17.30, читатели из провинции и из-за рубежа могут по договоренности пользоваться им в утренние часы. К услугам посетителей — читальный зал на пятьдесят мест, четыре компьютера, считыватели компакт-дисков, видеокассеты, фильмы, микрофиши, выходы на Интернет, связь со специализированными базами данных по музеологии, хранению, рынку произведений искусства, праву, управлению и музейным коллекциям.

Здесь созданы возможности для ознакомления по двум системам классификации — географической и тематической — со всеми имеющимися в центре подшивками документов, ежегодными отчетами, обзорами, каталогами, указателями, описями, музеографическими проектами и периодическими изданиями французских музеев, специальными книгами по музеелогии, музеографии, управлению и руководству музеями, с фильмами, видеозаписями и компакт-дисками.

Фонды, в которых уже насчитывается 15 тыс. книг, 251 название текущих периодических изданий и 1800 подшивок документов, значительно увеличились в последнее время. В 1995 году Исполком ИКОМ принял решение о передаче своих документальных фондов на хранение в центр документации Управления музеев Франции. Получив это комплектовавшееся с 1947 года собрание документации на многих языках, посвященное международной музеелогии (368 названий периодических изданий, 3500 книг, 10 тыс. музейных каталогов), он стал ведущим мировым центром музейной документации. Фонды ИКОМ, которые хранятся в Управлении музеев Франции, имеют соответствующие обозначения и продолжают пополняться за счет новых изданий. В штаб-квартире ИКОМ центр музеелогической информации в настоящее время занимается сбором и обработкой всей документации, связанной с деятельностью этой организации и ее различных национальных и международных комитетов.

В скором времени в сетях Минитель и Интернет появится библиографическая база данных центра документации Управления музеев Франции — MUSEES (МУЗЕИ), — содержащая почти 60 тыс. единиц информации (12 тыс. — по УМФ и 45 тыс. — по ИКОМ). Таким образом фонды, содержащие бесценную информацию для профессионалов и любителей музеев во всем мире, получают международное распространение. Сведения из базы данных MUSEES также войдут и в библиографическую базу данных BMUSE, созданную канадским Институтом консервации.

Центр документации выпускает ежеквартальное издание *Museological Bibliography* (Музеелогическая библиография), которое публикует все данные базы MUSEES, собранные в двадцати разделах, а также ежегодный *List of periodicals* (Перечень периодических изданий). Эти издания в настоящее время имеют тираж 350 экземпляров и рассылаются по письменным заявкам.

Как и в других странах, таких, как Хорватия или Великобритания, где издается DOMUS (Дайджест статистических данных по музеям), центр документации Управления музеев Франции начал комплектование справочной базы по французским музеям — MUSEOFILÉ — с доступом через Минитель и Интернет. В 1995 году государственным музеям, а также официально признанным и инспектируемым музеям была разослана 22-страничная анкета. На основании полученных ответов комплектуется база данных. Работники музейных библиотек и центров документации могут обратиться к ней за справкой по вопросам организации материала (оборудование, мебель, указатели, информационные стенды, планировка помещений), систематизации документации, содержанию коллекций, компьютеризации (выбор программного и технического обеспечения для создания баз данных). Он, кроме того, служит демонстрационным и образовательным центром по всем видам мультимедийных продуктов, связанных с музеями и их коллекциями, представляя собой не просто особую витрину последних достижений, а давая возможность для сравнения и сопоставления всего многообразия продуктов разного качества.

Общее достояние

Уже давно пора осознать, что хранящиеся в музеях собрания документов представляют собой общее достояние — обширное, разнообразное, зачастую уникальное и совершенно незадействованное. Каждая страна должна составить точную опись этих фондов, что позволит использовать их

взаимодополняемость, развить их сильные стороны, заполнить пробелы в масштабах своей страны, а также определить и обеспечить самые неотложные нужды хранителей. Кроме того, музейная документация значительно обширнее содержимого простой библиотеки. В нее входят архивы, документация по произведениям искусства, фотографии, рукописи, неопубликованные материалы и отдельные материалы, которые ежедневно поступают в музеи, минуя коммерческую сеть, — все это служит своеобразным сырьем для его рационального использования.

Музей, у которого есть выход на компьютерные сети, имеет доступ ко многим источникам информации и «виртуальным коллекциям», с которыми можно не только ознакомиться, но и в которые можно вводить данные на разных уровнях. Например, какая польза музеям от Интернета? Сегодня музеи используют Интернет скорее в целях популяризации и рекламы своих программ, чем в качестве реального средства просветительской деятельности. Однако при том, что Интернет способен эффективно служить рекламным целям, он также открывает новые музеографические перспективы и может сыграть важную роль в демократизации знаний. К примеру, летом 1996 года Музей изобразительных искусств в Сан-Франциско представил через Интернет всю свою коллекцию в фотографиях (которые можно увеличивать) и текстах ко всем произведениям, в том числе тем, что хранятся в запасниках. Это позволило ему широко представить свои коллекции и дало возможность издателям воспользоваться малоизвестными документами, а широкой публике — познакомиться с работами, которые требуют особо осторожного обращения и не

могут экспонироваться из-за их хрупкости. Функция распространения и популяризации по праву принадлежит библиотеке, которая сможет полноценно ее выполнять, если будет преобразована в настоящий центр документальных фондов, собирающий всю имеющуюся в музее информацию и перераспределяющий ее в соответствии с поступающими запросами и в различных формах, как внутри своего учреждения, так и за его пределами³. ■

Примечания

1. Различные названия центров документации, создаваемых при музеях, со всей очевидностью отражают путаницу в тех функциях, которыми они наделены. И все же складывается впечатление, что старейшие музеи в большинстве своем имеют библиотеки, а более молодые — центры документации, при этом некоторые музеи проводят между ними различие, поэтому имеют и то и другое. Некоторые библиотеки ведут обширную работу с документами, однако немногие центры документации имеют в своем ведении еще и большую библиотеку. Для простоты я употребляю термин «библиотека» в общем значении «центр документации».

2. См.: «Совет шотландских музеев: образец поддержки музеев», *Международный журнал "Museum"*, № 191 (№ 1, 1997, издания журнала на русском языке).

3. Объем статьи не позволяет привести здесь подробную библиографию, составленную автором, которую можно получить, обратившись в Главную редакцию *Международного журнала "Museum"* в Париже. — *Прим. ред.*

Тема экспозиции — работорговля

Дэвид С. Девениш
(David C. Devenish)

Музей города Уисбич и Болотного края — один из редких музеев в Великобритании, постоянная экспозиция которого посвящена теме рабства и работорговли. В ознаменование 150-й годовщины со дня смерти одного из ведущих борцов за отмену рабства, хранитель музея Дэвид С. Девениш организовал специальную выставку. Он рассказывает, как музей, располагая скудными средствами, но демонстрируя большое желание и изобретательность, реализовал этот сложный проект для его показа публике. Автор — бывший директор Музея Барбадоса.

«Друг рабов: Томас Кларксон» — эти слова начертаны на мемориальной доске, торжественно открытой 26 сентября 1996 года в Вестминстерском аббатстве. Так же называется и выставка, проходившая с 29 июня по 25 октября 1996 года в Музее города Уисбич и Болотного края. Оба события были приурочены к 150-й годовщине со дня смерти Томаса Кларксона, уроженца Уисбича, который был, пожалуй, самым видным в Великобритании борцом за отмену рабства.

Проблемы рабства и работорговли всегда вызывают острую полемику (когда я выступал с лекцией в ИКМЕ — Международном комитете этнографических музеев — на Совещании ИКОМ-95 в Ставангере, один из делегатов в возмущении покинул зал, когда я заметил, что рабов иногда покупали у африканских торговцев, а не только похищали, как это принято считать). В Музее города Уисбич и Болотного края мы попытались представить эту проблему, развернув небольшую экспозицию, которая была открыта в 1993 году. Она называлась *Томас Кларксон, рабство и работорговля*. При оформлении этой экспозиции было использовано большое количество этикеток (возможно, слишком большое); она создана на основе множества современных фотографий, сгруппированных вокруг немногочисленных экспонатов. Экспозиция рассказывает о жизни Томаса Кларксона, в ней представлены иллюстрации, написанный маслом детский портрет его внука, памятные вещи (главным образом местного происхождения), принадлежавшие сторонникам отмены рабства, бюсты Томаса Кларксона, иллюстрированная библиография и иллюстрированная история жизни его младшего брата Джона.

Экспозиция, посвященная теме работорговли, включает письмо 1783 года ливерпульским купцам от Эгбойунга Оффеонга, торговца рабами народа ибо из Олд-Калабара, иллюстрации, рассказывающие о рабстве в Новом Свете, и небольшую витрину «Реликвии империи».

Главный экспонат — сундук Кларксона, в котором находятся предметы,

собранные для встречи с Тайным советом в 1788 году. Это различные изделия из тканей, металла и кожи, смена и специи — одним словом, все, что должно было служить аргументами в пользу налаживания «законной» торговли с Западной Африкой. Там также есть особый знак из слоновой кости, который рекомендовал африканского работорговца как «честного» человека, и кошка-девятихвостка (плетка, сплетенная из девяти ремней), которой какой-то капитан убил одного из своих матросов.

Весной 1995 года был образован Комитет по празднованию 150-й годовщины со дня смерти Томаса Кларксона. Он добивался открытия мемориальной доски в Вестминстерском аббатстве и призвал другие организации почтить память великого сына Уисбича, в частности нашему музею предлагалось подготовить крупную выставку.

Я начал планировать экспозицию, работать над ее композицией и отбирать подходящие экспонаты. Потомки Томаса Кларксона и некоторые организации и учреждения согласились предоставить нам экспонаты на временное хранение, но, к сожалению, большинство из них, за исключением музеев Нориджа и Бексхилла, мягко говоря, «не откликнулись».

Выставку решено было развернуть в Галерее Хадсона — прямоугольном зале площадью 5,5 x 13,5 м, — и в сентябре 1995 года Комитету Музея города Уисбич был представлен основной план. Была составлена подробная смета, подготовлен бюджет, установлены контакты с возможными спонсорами. Более 90 процентов всех затрат в сумме 1120 ф. ст. (1820 долл.), за исключением возврата экспонатов, были профинансированы внешними спонсорами.

Простой и логичный подход

Композиция построена на основе логичного движения по залу по часовой стрелке с обходом против часовой стрелки отдельно стоящих экспонатов. Предметы, которые могли пострадать

Фотография представлена автором



Диорама аукционной продажи рабов в натуральную величину.

от ультрафиолетовых лучей, защищенные соответствующими фильтрами и, насколько возможно, размещены в слабо освещенных зонах. Предметы в открытой экспозиции, которые из-за небольшого веса могли быть сдвинуты, были приподняты и прикреплены к стенам. Мелкие предметы демонстрируются в витринах, а ценные экспонаты (такие, как содержимое витрины 4, стул и два портрета Кларксона, выполненные маслом) помещены непосредственно в поле зрения глазка камеры слежения, соединенной с экраном и видеомонитором.

Экспозицию можно в некоторой степени охарактеризовать как художественную выставку. Подлинные предметы представлены отдельно от копий, а оригинальные произведения демонстрируются скорее как живопись или прикладное искусство, а не только как источники информации. Количество мелких изображений сведено до минимума, зато «жанровые группы» в натуральную величину выполнены из фотографий, увеличенных на фотостате и раскрашенных художником, одним из наших добровольных помощников. Самое серьезное внимание было уделено этикеткам, которые распечатывались на компьютере жирным шрифтом на карточках разных цветов. Подзаголовки и подписи к иллюстрациям выполнены различными цветами в зависимости от категории экспо-

ната: личные вещи Кларксона, оригинальные предметы, связанные с рабством, сравнительные экспонаты или копии, современные иллюстрации.

Текстовые пояснения сведены до минимума, поскольку историческая обстановка того времени представлена в постоянной экспозиции в фойе. Линия повествования достаточно проста. Она может вызвать критические замечания в связи с тем, что, кроме очень небольшого раздела (посвященного Олауду Экиано (который в то время жил в этих местах), из борцов за отмену рабства упоминаются только братья Кларксон. Однако это сделано намеренно, поскольку я не хотел втягиваться в полемику и быть причастным к голословным утверждениям, которые вносили разлад в движение аболиционистов в период 1834—1844 годов и, вполне вероятно, исказили общепринятое представление о его истории.

У входа посетителей встречают иллюстрации и пальмы, создающие атмосферу тропиков. Во время осмотра они двигаются по залу по часовой стрелке, имея возможность увидеть следующие экспонаты.

Трехсторонняя торговля — выложенная шнуром карта Атлантики, рассказывающая о работорговле; оружие, сиденье в форме слона, благодарности спонсорам, тем, кто предо-

ставил экспонаты, и добровольным помощникам.

В рабство — цветная вырезанная диорама, или «жанровая группа» в натуральную величину; фигуры выполнены путем увеличения на фотостате, наклеены на 1,27-сантиметровую 5-слойную фанеру, вырезаны и раскрашены.

Невольничий замок — цветная увеличенная и вырезанная гравюра XVIII века замка Кристиансбург, Аккра.

Африканская торговля/деньги и коммерция (витрина 1) — мелкие предметы, иллюстрирующие экономику и работорговлю в Западной Африке, например металлические кольца или подковы, использовавшиеся в Западной Африке вместо денег, кандалы, макет пироги (лодки, доставлявшей провизию на суда).

Западная Африка — гравюры и карты, предоставленные во временное пользование Гавайским музеем изобразительных искусств на о-ве Кауаи.

Невольничье судно — увеличенные вид спереди и план (каждый размером

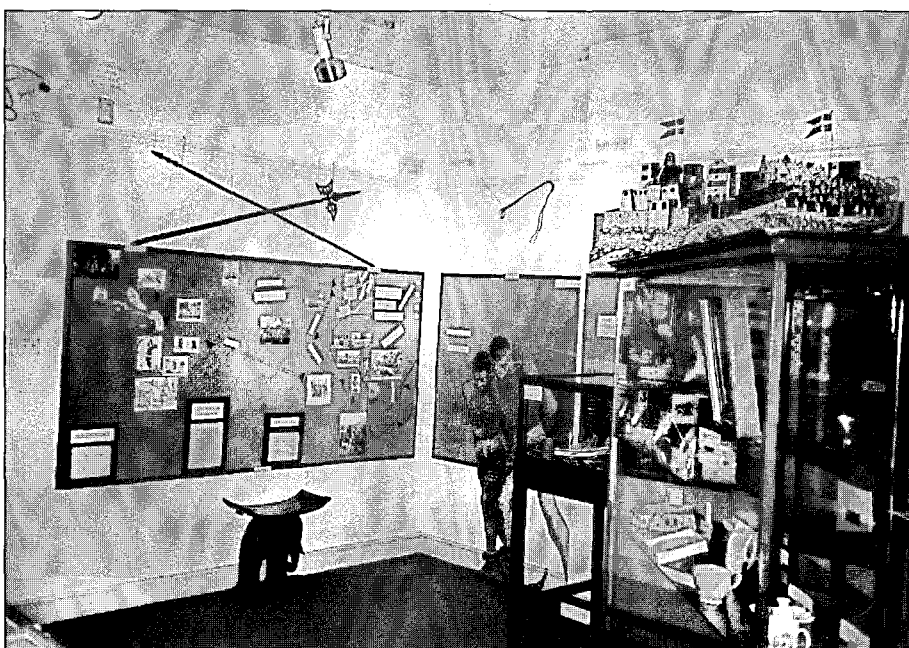
1,1 x 2 м) корабля *Брукс*, сделанные Томасом Кларксоном, а также оружие и плетки.

Томас Кларксон в кабинете — вырезанная фигура Томаса Кларксона в натуральную величину; выполнена с гравюры К. Тернера 1828 года из 1,27-сантиметровой 5-слойной фанеры и раскрашена по фотографии картины А.Е. Чэлона.

Флаг невольничьего судна — копия флага из Национального морского музея, захваченного моряками королевских ВМС в период борьбы с работорговлей в 1862—1866 годах; здесь же цветная вырезанная фигура рабыни, на плечо которой ставят клеймо с инициалами ее нового хозяина.

Латинская Америка — основные направления использования труда рабов: три гравюры, рассказывающие об использовании рабов в качестве моряков, шахтеров и промышленных рабочих.

Северная Америка — документы, гравюры и две витрины с экспонатами, представленными Мемориалом Джона Джадкина в городе Бат.



Фотография предоставлена автором

Выложенная шнуром карта Атлантики изображает трехстороннюю торговлю.

Вест-Индия — аукционная продажа рабов — вырезанные цветные фигуры в натуральную величину, выполненные с рисунка на кружке, изображающего чернокожего мальчика, стоящего на бочке с ромом или сахаром, которого продают белой семье.

Усадьбы Тартов — факсимиле плана усадьбы и спецификация больницы для рабов на Ямайке, разработанные для семьи из графства Кембриджшир.

Народный быт (витрина 2) — традиционная глиняная посуда, выполненная гончарами — мужчинами Барбадоса и женщинами Сент-Люсии, и другие образцы изделий народных промыслов, в том числе овечья шкура (все экспонаты из моей личной коллекции).

Сахар (витрина 3) — предметы, рассказывающие о выращивании сахарного тростника и производстве сахара, который являлся главным продуктом рабского труда в Вест-Индии.

Копия флага с невольничьего судна, захваченного моряками королевских ВМС в период борьбы с работорговлей в 1862—1866 годах; оригинал хранится в Национальном морском музее.

Олаудах Экиано — плакат с портретом Экиано.

Джон Кларксон — символическая экспозиция, рассказывающая о путешествии Джона Кларксона, адмирала Черного флота и первого губернатора Сьерра-Леоне (около 1600 негров, поддерживавших Великобританию во время Американской революции, отплыли из Новой Шотландии в Сьерра-Леоне и основали там город Фритаун).

Отдельные предметы (витрина 4) — изящные предметы, связанные с общей темой экспозиции, размещены на стеклянных полках.

Джон Кларксон — портретные миниатюры и его французский серебряный компас.

Отмена рабства — памятные гончарные изделия, в том числе кружка, рисунок которой послужил основой для создания диорамы аукционной продажи рабов.

Рабство — статуэтка, кукла, монеты, бумажные деньги, вольная и книга 1773 года поэтессы-рабыни Филлис Уитли.

Стул Томаса Кларксона — этот помещенный на платформе деревянный с плетением стул с небольшим переносным письменным столом передан Национальному фонду Мэри Диккинсон — дочь Джона Кларксона и вдова сына Томаса Кларксона, которого тоже звали Томас.

«Башня» из четырех вертикальных стендов завершает экспозицию. На ней представлены подлинные большие портреты маслом, на которых Томас Кларксон изображен в молодости (неизвестный художник) и в старости (работы Генри Рума 1838 года), гравюры и различные личные вещи, в том числе запись о его избрании председателем Антирабовладельческого общества в 1840 году. Рисунок постамента Мемориала Томаса Кларксона в Уисбиче — оригинальный проект сэра Гилберта Скотта, в который позже его сын внес изменения. ■

Фотография представлена автором



История, контекст и самобытность в Музее сукума

Марк Г.С. Бессир
(Mark H.C. Bessire)

Что необходимо предпринять, чтобы предметы, изъятые из реальной жизни, из контекста, который определяет их значение, не утратили в музее способность «говорить»? Эта проблема имеет особое значение для африканских музеев, где отдельные предметы зачастую самым непосредственным образом связаны с конкретной общиной и являются частью общего культурного опыта. Марк Г.С. Бессир только что закончил работу по музеологии, проводившуюся при спонсорской поддержке Комитета Фулбрайта в Музее сукума в Объединенной Республике Танзания. Он рассказывает о вдумчивом и новаторском подходе музея к данной проблеме. Недавно он организовал выставку Искусство самобытности: африканская скульптура из коллекции Теель для Музея Фогга Гарвардского университета.

Музей сукума в северо-западной части Объединенной Республики Танзания недавно приступил к новой каталогизации своей коллекции предметов культуры сукума и перепланировке экспозиционных пространств. Эта серьезная работа вскрыла множество проблем, связанных с современными методами экспонирования и с контекстуализацией предметов культуры в условиях музея. Заново организуя экспозицию 20—30-летней давности, музей решил воспользоваться этой возможностью для пересмотра значения экспонатов и их просветительской ценности. Вопросы, поднятые в ходе работы над проектом, имеют актуальное значение и представляют философский интерес для художественных музеев и учреждений, коллекционирующих памятники материальной культуры. Музей стремился сохранить культурное наследие, ритуальное значение экспонатов, не допуская обезличивания в музейных условиях предметов, изъятых из реальной жизни, из естественного контекста. При этом осознавалось наличие связи музейной коллекции с историей самого учреждения и таксономией, которые сыграли свою роль при создании коллекции¹. Все эти соображения были связаны с необходимостью более глубокого осмысления содержания постоянной экспозиции путем сочетания в условиях музея ее истории, контекста и самобытности.

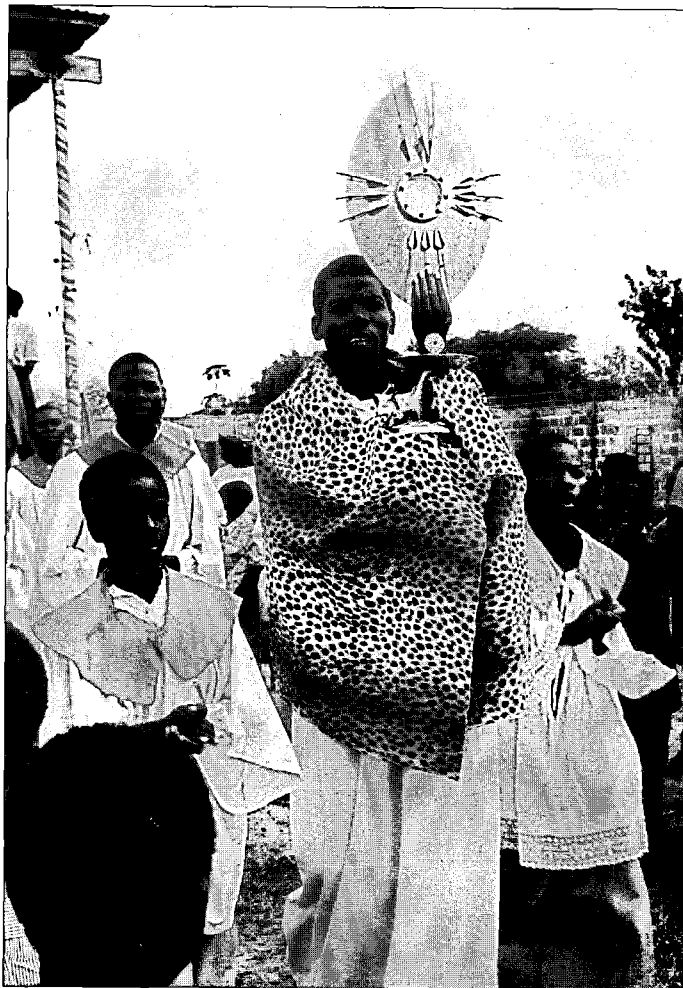
В прошлом проблема контекстуализации памятников материальной культуры обсуждалась музеями, художниками, учеными, культурными группами. Высказывавшиеся в ходе дискуссии мнения нередко выявляли тенденцию со стороны музеев отстаивать конкретные задачи хранителей, которые решались через создание экспозиций или деконтекстуализацию предметов культуры. В результате пересмотра традиционных методов каталогизации и системных парадигм обнаружилось последствия манипуляций, осуществлявшихся хранителями с экспонатами, и их значение. Эти проблемы повлияли на первоначальный проект оценки экспозиции, разработанный Музеем сукума. Альтернативой деконтекстуализации, по

мнению музея, является экспонирование памятников культуры в просветительском контексте путем предоставления всей соответствующей информации культурного, эстетического и исторического характера, признавая при этом значение задач хранителей. Таким образом создается программа, направленная на ознакомление публики с бытованием экспонатов и их подлинным значением, которая, на другом уровне, признает изменение сущности предметов, обусловленное их изъятием из естественного окружения или наслоением дополнительных контекстов в условиях музея.

Сегодня в своем стремлении к возрождению духовности музею предстоит решить, в каком аспекте должна проявиться его самобытность и как определить контекст — с точки зрения этнографии, истории или культуры или с позиций живого музея? Кто представляет чью культуру? Музей сукума не только проводит реорганизацию своей экспозиции, посвященной культуре сукума, но и пересматривает свою собственную историю. Это процесс, направленный на разработку программы действий по формированию экспозиции, критериев и путей выбора определенных аспектов культуры сукума, которые должны быть представлены в экспозиции. Цель такой программы — демистификация значения самого музея, отражение в экспозиции его истории и выполняемых им функций как исторического документа, как артефакта, наряду с произведениями искусства, отобранными для показа в качестве предметов культуры. Это не простая задача для музея, который был первоначально основан католическим миссионером в Африке отцом Дэвидом Клементом с помощью двух местных церковных объединений — Бана Сесилия и Исследовательского комитета Буджоры.

До сих пор экспонаты Музея сукума не отражали историю возникновения музея во всей ее полноте. Посетители видят великолепные предметы культуры и искусства в постоянной экспозиции и получают информацию о вождях, танцевальных обществах, кузницах и традиционных целителях наро-

Фотография представлена автором



Дароносицу, оформленную в стиле символов сукума, выносят во время ежегодного крестного хода в праздник тела Христова.

да сукума. На другом уровне музей показывает историю католической церкви в Африке, в частности в районе Танзании, который населен представителями сукума. Церковь в Буджоре находится в конце обсаженной деревьями аллеи, она возвышается над расположенными вокруг нее экспозиционными залами музея. Большая круглая церковь доминирует над окружающим ландшафтом, а украшающие ее символические рисунки повторяют треугольную форму традиционного дома сукума. Треугольная форма напоминает еще и *лупингу* — амулет сукума, который носили в знак почтения к предкам по материнской линии и который буджорская церковь интерпретировала как символ Святой Троицы — Бога Отца, Бога Сына и Святого Духа. Когда в 1950-е годы круглая церковь, первая постройка такого рода в стране, была возведена в форме традиционного дома сукума, то это вызвало серьезные споры.

В 1954 году, при отце Дэвиде Клементе, буджорский приход стал официальным экспериментальным и духовным центром «адаптации». В то время адаптацию, означавшую обучение католическим богослужениям посредством местных символов и традиций, ставили под сомнение многие западные миссионеры и африканские священники. Все же при поддержке Бана Сесилия и Исследовательского комитета Буджоры Клементу удалось направить местное знание и веру на перевод католической литургии и символов на язык кисукума, а позже — и кисвахили. Идея музея, никогда не предусматривавшаяся никаким планом, возникла в ходе его работы по адаптации, как удачная возможность, появившаяся в конкретное время и в конкретном месте. Позже музей превратился в одно из средств адаптации и стал местом деятельности Бана Сесилия и Исследовательского комитета. Это был переходный период для католической церкви в Объединенной Республике Танзания, для правительства, пришедшего к власти после провозглашения независимости, это было время, в которое, по мнению отца Клемента, он мог легко вписаться. В середине 60-х годов, вскоре после того, как правительство отменило власть вождя сукума, Клемент занялся собирательством. Он пользовался доверием у некоторых правящих семей, которые были заинтересованы в сохранении своих регалий и готовы были передать или продать их новому музею, или *макумбушо*, как он называется на кисвахили.

Коллекция постепенно пополнялась и была размещена в Королевском павильоне, построенном в форме трона вождя. Однако еще до того, как в 1969 году был построен Королевский павильон, первое здание музея — дом сукума — был посвящен Бана Сесилия и открыт 22 ноября 1968 года в праздник святой Сесилии. Дом сукума — это коллекция предметов культуры сукума, переданных частными членами Бана Сесилия. В 1971 году был построен Танцевальный павильон, чем подчеркивалась роль танца в культуре сукума и выражалось уважение двум главным танцевальным группам

района — «Багалу» и «Багика». Еще в 50-е годы отец Клемент пытался ввести песни и танцы народа сукума в церковное богослужение. Он также осознал, насколько важно завоевать уважение руководителей танцоров сукума. С этой целью он организовал танцевальный фестиваль, открытие которого состоялось после традиционного крестного хода во время религиозного праздника тела Христова. Клемент впервые сумел добиться встречи этих двух групп и убедил их принять участие в танцевальном конкурсе на *Булабо* — название на языке кисукума праздника тела Христова.

Восстановление истории

Этот краткий исторический очерк свидетельствует о том, как знание истории обогащает экспозицию. Оно также способствует более глубокому пониманию того, какое место этот уникальный музей занимает в истории Танзании, народа сукума и католичества. А если мы вернемся к идее создания программы, ориентированной лишь на достижение целей хранителей и исходящей только из единственного аспекта представления материала, то увидим, как легко завуалировать его сущность, игнорировать католическое влияние и тем самым преподнести коллекцию как явление, сформировавшееся исключительно под влиянием народа и культуры сукума. Рассматривая историю Музея сукума, а также концепцию его экспозиции, необходимо учитывать роль Запада в его создании. Для африканского музея определение философского наследия категорий и таксономических систем — сложная задача.

Проект, который музей осуществляет в настоящее время, частично представляет собой попытку определить его категории и идеологические системы, которые поддаются таксономическому определению, и их связи с историей, контекстом и самобытностью. Музей стремится восстановить свою историю и придать своей экспозиции ретроспективный характер. Серьезный аспект такого перелома — отклик на западную концепцию того, что афри-



Фотография предоставлена автором

канский философ В.И. Мудимбе называет «идеями Африки», которая формируется в рамках евроцентристской таксономии, методов представления экспонатов, линейного представления истории цивилизации и искусства. Когда эти проблемы, включенные в программу музея, выдвигаются на первый план, это накладывает на руководство музея определенные ограничения. Некоторые музеи в США уже подвергались критике за то, что, стремясь подтвердить правильность своей собирательской политики, они навязывают определенную интерпретацию творчества какого-либо художника или направления через содержание конкретных экспозиций. Возможно, заслуживает критики с постколониальных позиций и ранний период комплектования коллекции Музея сукума, однако музей считает своим долгом раскрыть свою историю, контекст и самобытность и дать возможность другим делать самостоятельные выводы.

Королевский навильон, Музей сукума.

Как в области антропологии и гуманитарных наук наблюдается постмодернистский сдвиг от природы к культуре, от истории к рассуждению, так и художественные и этнографические музеи отходят от традиционной систематики и пытаются по крайней мере расшифровать устаревшие обозначения и этикетки. Сегодня планирование экспозиции в равной степени зависит от того, как и какое искусство будет экспонироваться. Музей сукума намерен выйти за рамки основных музеологических критериев, максимально раскрыв содержание постоянной экспозиции и обеспечив всю документацию на языках кисукума, кисвахили и английском. Со временем он реализует свою программу и посредством создания экспозиции, посвященной истории музея. Во многих отношениях такая расшифровка коллекций дает начало процессу выработки единых требований к этикетажу и подготавливает почву для того, чтобы сотрудники Музея сукума в дальнейшем полностью выявлением связей между экспонатами и порядком их организации. Когда все предметы будут определены в рамках своей собственной истории, контек-

та и самобытности, может появиться и новый порядок их организации.

Директор Сельского музея в Дар-эс-Саламе доктор Пол Мсемва считает, что при экспонировании африканских предметов в музейном окружении необходима контекстуализация. В одном из интервью он сказал, что предметы должны сопровождаться их описанием с точки зрения культуры, фотографией предмета (или предмета аналогичного типа) *in situ* и, по возможности, видеозаписью. Кроме того, он рассматривает все виды творчества как искусство и отмечает, что трудно выделить какой-то предмет и сказать: вот это произведение искусства. Сельский музей, который д-р Мсемва определяет как «живой музей», был выбран местом проведения дней культуры при поддержке местных общин, которые представляли танцы, песни, кулинарию и другие виды деятельности своих культурных групп, создавая конкретный контекст для произведений искусства. Африканцев, посещающих Сельский музей, утверждает он, больше интересует «общее впечатление», чем рассматривание конкретных предметов в статичной экспозиции².

© Sukuma Archives, Bujora Cultural Centre



Открытие Павильона традиционных целителей в Музее сукума; традиционные целители танцуют мбина я Балунгу.

Музейная коллекция и община

Аналогичным образом Музей сукума, в рамках рассмотрения проблемы контекста, попытался вовлечь в работу с постоянной экспозицией местную общину. Таким образом, музейные экспонаты сохранили свою ценность как предметы культуры, и Музей сукума тоже можно считать живым музеем. Хотя экспонаты отгорожены от внешнего мира стенами музея, желательно, чтобы из сочетания культуры сукума и обстановки музея возникло некоторое гибридное пространство, совмещающее учреждение и культурную среду. Можно привести много примеров тесных связей между общиной и музеем. В 1995 году старейшины группы Бана Сесилия сопровождали два барабана вождя, временно предоставленных музеем для использования во время торжественной церемонии в соседнем племени. Или другой пример. Мзее Кишоша Будомоджи — *нтели*, или местный руководитель танцевального общества «Багалу», отец директора Музея сукума Джефты Кишоши — часто бывает в музее, чтобы почистить и восстановить силу предметов общества «Багалу».

Во время празднеств с использованием экспонатов музея они способны вызывать сильные чувства самобытности и культурной целесообразности, которые сохраняются в предмете и после его возвращения в экспозицию. Таким образом, представленные в Музее сукума экспонаты не утрачивают жизненной силы, поскольку музей старается сохранить их «живыми» и противостоит любым проявлениям пренебрежения, или отсутствия *хешимы* («уважения» на языке кисвахили), к предметам, которые в нем хранятся. Регистрационная группа, побеседовав с традиционными целителями, узнала, что большинство ритуальных *дава*, или лечебных свойств калабашей, танцевальных мешков или *нембе* (рогов животных), сохраняется в них и во время их нахождения в музее. Однако для восстановления силы многих лекарственных средств целителей сукума их необходимо использовать или чистить, то есть не экспозиция лишает их силы, а отсутствие уважения

и практического использования посвященными.

Способность противодействовать возникновению эффекта мавзолея, лишаящего жизненной силы предметы культуры, формируется благодаря завоеванию доверия общины, которой они принадлежат, и особенно ее старейшин. Культурная жизнестойкость музея достигается также благодаря созданию культурного центра для тех, кто практикует традиционные ритуалы, кто хочет узнать историю и кто создает новые традиции. Практика нередко укрепляет теорию. Например, Джозеф Махйегу Лупанде, директор Культурного центра Буджоры, в 1995 году присутствовал на церемонии вступления во власть вождя племени сима. Уже более двадцати пяти лет такие церемонии в Усукума не проводились, и возродить их было сложно, так как многие регалии были утрачены, а большинство *бананг'ома*, участников церемонии, умерло. В результате нынешнее поколение оказалось в вакууме, ничего не зная о церемониях, связанных с вождями сукума. Музей и его сотрудники заполнили этот вакуум для племени сима и по случаю основных церемоний предоставляют не только соответствующую информацию о традиционных обычаях и ритуалах, но и подлинные образцы регалий вождей сукума, которые необходимы для этих церемоний. Мзее Лупанде сказал, что во время вступления во власть вождя племени сима он провел нового вождя по этапам коронации как учитель ученика, так как мало кто из присутствовавших когда-либо участвовал в таких ритуалах.

Поскольку вовлечение общины сукума играет важную роль в деятельности музея, его общая программа должна быть переосмыслена, а его будущее напрямую зависит от приведения содержания его экспозиций в соответствие с историей народа сукума и миссионерства. Чтобы не терять ориентиров и сохранять самобытность, Музей сукума планирует показать свою первоначальную программу и историю создания и развития — это поможет посетителю познакомиться с коллек-

цией музея на разных уровнях. Музей борется с удушливой атмосферой и деконтекстуализацией, свойственными этнографическим музеям, что позволяет постоянной коллекции рассказывать о своей истории — как средствами музейной экспозиции, так и с помощью современных танцевальных конкурсов и традиционных церемоний.

Несмотря на нехватку финансирования и профессиональной подготовки персонала, Музей сукума стремится выполнять взятые на себя обязательства — рассказывать и показывать культуру сукума. Хотя задача музея во многом отличается от функций других музеев, их положительный и отрицательный опыт помог ему определить параметры регистрации коллекции и перепланировки экспозиционного пространства. В ходе этой работы музей не раз возвращался к проблемам истории, контекста и самобытности. Здесь понимают, что использование его экспонатов в ритуалах, наряду с предметами, принадлежащими местной общине, усиливает самобытность и символическое значение предметов, хранящихся в музее. Во многих отношениях самобытность предмета связана с историей и меняющимся контекстом; когда преемственность традиций сохраняется, их самобытность усиливается. Их использование также выражает самобытность и одновременно показывает ис-

торическую ретроспективу, помещающую их в первоначальный контекст. Именно в этих рамках традиционные предметы и церемонии возобновляются и возрождаются в современных новациях современным обществом. Музей стремится уловить момент слияния традиций и новаций, поскольку он служит отражением меняющейся самобытности музея и культуры сукума³. ■

Примечания

1. История и культура сукума до сих пор во многом опираются на устную традицию. Поскольку основатели музея впервые институционализировали историю и культуру сукума, то историю, которую они решили представить в музейной экспозиции, следует рассматривать с точки зрения их замысла, то есть как воссоздание истории сукума.
2. См.: Фиделис Т. Масао. «Возрождение Сельского музея в Дар-эс-Саламе», *Международный журнал "Museum"*, № 177 (№ 3, 1993, издания журнала на русском языке).
3. Автор выражает благодарность жителям деревни Буджора, членам танцевальной группы Бана Сесилия, Танзанийской комиссии по науке и технике и Комитету Фулбрайта за поддержку, оказанную Музею сукума.

Книги

Museum Exhibition. Theory and Practice (Музейная экспозиция. Теория и практика) by David Dean, London/New York, Routledge, 1994, 177 стр. + предисловие.

Когда наступает момент установления коммуникационных связей между музеем и публикой, профессиональным музеологам, и в частности экспозиционерам, неизбежно приходится выбирать между теорией и практикой. Хотя эти два аспекта могут иногда взаимно дополнять друг друга, чаще взаимоотношения между ними принимают характер парадокса, если не явного противоречия. Однако они образуют двойственную основу для подхода к пространственной организации экспозиции. Следовательно, музейные работники, будь то хранители, руководители проекта или организаторы экспозиции, оказываются в щекотливом положении примирителей, призванных обходить острые углы между теоретическими рассуждениями и конкретными деталями реальной экспозиции.

В своей книге Дэвид Дин предлагает комплексный подход к экспозиции, предпринимает попытку синтеза теории и практики в очень конкретной области — экспозиция и экспозиционное пространство.

Он предлагает читателю совершить весьма обширный и практически исчерпывающий экскурс в основную тему — от планирования выставки до ее последующей оценки. При этом автор рассматривает различные ее составные части в восьми главах, каждая из которых охватывает в среднем по пять тем. Таким образом, темы, которые он затрагивает, столь же разнообразны, как и процесс концептуализации, лежащий в основе выставки: публика и ее просвещение, оформление, микро- и макросреда, администрация и управление, оценка, текстовой и визуальный аспекты и, наконец, роль компьютера в музейном мире.

Чтобы охватить такую обширную тематику всего на 200 страницах,

необходимо владеть лаконичным стилем. Книга написана конкретным и ясным языком; ее просветительская функция подкрепляется композицией, которая носит очевидно дидактический характер; радуется глаз ее графическое и общее оформление.

Текст, снабженный большим количеством иллюстраций и фотографий, широко дополнен врезками, графиками и схемами. Последние оказывают прекрасное визуальное воздействие, легко воспринимаются и удачно согласуются с соответствующими теоретическими ссылками. Фотографии не столь многочисленны, но придают ощущение реальности, показывая, как реализуются на практике предлагаемые теоретические положения, и акцентируя таким образом практическую сторону работы. Однако можно, пожалуй, только сожалеть об отсутствии в тексте ссылок на иллюстрации и фотографии. Читатель мог бы извлечь из книги больше пользы, имея возможность соотнести места, представленные на иллюстрациях, с конкретными именами и датами.

Несмотря на логическую последовательность всех восьми глав книги, каждая построена как самостоятельный раздел. Таким образом, читатель может выбрать главы, отвечающие его интересам, и ему нет необходимости читать всю работу. Начиная с предисловия, протягивается связующая нить между главами книги, а с первой главы возникает ощущение айсберга: читатель, готовый к углубленному изучению темы, получит всю информацию и узнает о методах поэтапного создания экспозиции.

Дэвид Дин использует преимущественно междисциплинарный подход: обосновывая свои взгляды на музейное дело, он опирается и на психологию, и на физиологию, и на архитектуру. Например, поведение посетителей он анализирует, исходя из тезиса Арнольда («сегменты ценностей и образа жизни»), принципа

пирамидальной иерархии человеческих потребностей Маслоу, двухполушарного функционирования головного мозга и его влияния на восприятие. Далее, применимые к экспозициям параметры он определяет на основе, казалось бы, разнородных видов информации и развивает этот подход, предлагая критерии оценки процесса обучения, в который конкретная экспозиция вовлекает посетителей.

Аналогичным образом автор ссылается на современные теории маркетинга и управления в целях обоснования своих утверждений относительно управления музеями и выставками, а также использует научную терминологию для объяснения технологий хранения и консервации музейных коллекций.

При этом может показаться, что упомянутые две главы и восьмая глава, в которой рассматривается внедрение техники и электроники в музейное дело, должны иметь технический уклон. Но, как это ни странно, автор пишет на эту тему так же, как и об использовании в экспозиции текстов. Несмотря на заглавие книги, здесь больше внимания уделяется лаконичности текстов, чем их познавательному содержанию. Рассматривается структура музейного текста: количество слов и использование заголовков и подзаголовков. Большое место отводится выбору расположения текста — вертикального, горизонтального, с выровненными краями и т.д. — и видам печати и оформления. Несомненно, такие сведения абсолютно необходимы для правильного оформления текстов, используемых в экспозиции. Тем не менее возникает вопрос, не следовало ли здесь также рассмотреть сложные проблемы редактирования и стилистики текстов, а также уровни понимания и интерпретации текстов в плане их эффективности и логического построения. Одним словом, в этой главе много места уделено форме текстов и очень мало — их содержанию и, наконец, вообще не рассматривается текст как средство коммуникации.

Интерес автора к архитектуре объясняется его первоначальным образованием. Работа, опубликованная им в 1983 году совместно с Королевским институтом британских архитекторов, о функциональности в архитектуре свидетельствует о его интересе к созданию и проектированию общественных зданий. Дин, который более восемнадцати лет проработал в Музее Техасского технического университета, проявляет особый интерес к проектированию экспозиций. Это отчетливо прослеживается в его книге. Глава, посвященная данной проблеме, насыщена информацией и примерами из практического опыта и обширнее всех остальных по объему — включает тринадцать разделов. Центральное место в ней занимают проблемы эргономики, кибернетики и организации пространства, связанные соответственно с человеческим и материальным факторами, что дает возможность сконцентрировать внимание на существенных аспектах взаимоотношений между посетителем, пространством и экспозицией.

Музейная экспозиция — безусловно, хороший учебник, который поможет тем, кто собирается заняться музейным делом и хочет получить общее представление о характере различных аспектов музейной экспозиции или найти решение более конкретных проблем, с которыми приходится сталкиваться в практической работе.

Педагогическая ценность книги становится очевидной с первых же страниц. Она сочетает в себе существенные достоинства хорошей справочной литературы: легкость изложения, обилие иллюстраций, ясность текста, разнообразие информации и наличие справочных материалов — глоссария, указателя и библиографии. Однако у нее есть и ряд недостатков.

В общем и целом автор предпочел не касаться теоретических споров. Теоретические положения, из которых он исходит, представлены большей частью как заключения

экспертов, культурологические посылки, не подлежащие сомнению. Это подчеркивается отсутствием общего заключения, что усиливает впечатление несколько аксиоматического подхода. На самом деле музеология, в силу своего эволюционного характера, является дисциплиной, которая постоянно подвергается переоценке. Эта изменчивость составляет неотъемлемую черту теории музейного дела. Стоило ли автору учебника, в котором рассматривается как теория, так и практика, оставаться в стороне от основных теоретических споров?

Судя по заглавию, книга касается как теории, так и практики. И, как мы видели выше, предисловие и начальные главы глубоко основаны на теоретических положениях разных дисциплин. Но автор — по образованию и по специальности — практик, и начиная с третьей главы акцент незаметно все более перемещается на практическую сторону рассматриваемых вопросов. Этот сдвиг от абстрактного к конкретному происходит в заключительных главах, посвященных компьютеризации, и еще более заметен в конце книги, где читателю предлагается не традиционное заключение, а набор практических средств. Например,

в приложении приводятся три бланка, призванные ввести читателя в курс неизбежной бумажной работы от «отчета о заражении насекомыми» до сложного «запроса на экспонаты». Далее следует глоссарий, примечания, библиография и указатель. Глоссарий, в который входит около 200 терминов, широко используемых в музеологии, — замечательное пособие для студентов. Библиография разнообразна и соотнесена с содержанием, хотя в нее включены только книги на английском языке.

Своей работой Дэвид Дин заполняет огромный пробел в области преподавания музеологии. *Музейная экспозиция* — один из первых учебников по практической музеологии, первая попытка соединения теории с практикой. Благодаря своему глобальному подходу и вниманию к деталям книга Дина выделяется как фундаментальное справочное издание и должна входить в любую хорошую библиографию по организации экспозиции в условиях музея.

Автор рецензии — Мари-Клод Роше, младший научный сотрудник (третьего класса), Университет Лавала, Квебек.

Незаконная торговля

Франция присоединяется к Конвенции ЮНЕСКО о нелегальной торговле 1970 года

7 января 1997 года французский посол и постоянный представитель в ЮНЕСКО представила документ о присоединении Франции к Конвенции о мерах, направленных на запрещение и предупреждение незаконного ввоза, вывоза и передачи прав собственности на культурные ценности (1970 год).

Это серьезная веха для Конвенции. В первые годы после ее принятия возможность различного толкования ее положений породила сомнения относительно

значения принимаемых обязательств, в частности среди стран, которые считают себя странами коллекционеров и сильных рынков произведений искусства. Если многие развивающиеся страны присоединились к ней сразу, то США, первое из государств, имеющих крупный художественный рынок, сделали это только в 1983 году. В том же году французский Сенат санкционировал ее ратификацию, но этого не произошло, вероятно, в связи с опасениями по поводу поправок, которые необходимо было внести во французское внутреннее законодательство.

В 90-е годы возникли новые факторы, которые дали Конвенции новую жизнь. Во-первых, ЮНЕСКО начала совместно с ЮНИДРУА (Международным институтом по унификации частного права, Рим) разработку дополнительной Конвенции, касающейся вопросов частного права, связанных с незаконной торговлей. В центре внимания длительных и сложных переговоров по этому соглашению — Конвенции ЮНИДРУА о похищенных или незаконно вывезенных за границу предметах культуры, принятой 24 июня 1995 года, — снова оказались различия в интересах и непреходящая обеспокоенность со стороны ЮНЕСКО, музейного сообщества и археологов по поводу возрастающего ущерба, причиняемого культурным ценностям во всем мире. С ее принятием во многих кругах усилилось понимание того, какие сложные решения предстояло принять в целях совершенствования международного сотрудничества по пресечению незаконной торговли. В 1993 году вступила в силу Европейская директива по возвращению культурных ценностей, нелегально перемещенных с территории страны-члена Европейского союза и обнаруженных на территории другой страны-члена. Директива была основана на первом проекте Конвенции ЮНИДРУА, а европейские государства были обязаны привести в соответствие с ней свое внутреннее законодательство. Она предусматривает возврат культурных ценностей, «нелегально перемещенных» (в таможенном союзе «экспорта» или «ввоза» больше не существует) из одной страны союза в другую. Опасения, что она будет иметь далеко идущие последствия для художественных рынков, не оправдались — в течение трех лет ее существования ни одного требования в соответствии с ее положениями предъявлено не было.

Швейцария объявила о своем намерении присоединиться к обеим Конвенциям — ЮНЕСКО и ЮНИДРУА. Она, как и Нидерланды, уже подписала

Конвенцию ЮНИДРУА, которая еще не вступила в силу. Эти события свидетельствуют о новой решимости прекратить поступление на легальные художественные рынки незаконно приобретенных культурных ценностей, где, поскольку не требуется никакой информации, покупатели не имеют возможности проверить наличие прав собственности.

Франция, где находится много крупных коллекций, страдает, как и любая другая страна, от краж из музеев и частных собраний. Там создано специальное подразделение полиции — Центральное управление по борьбе с кражами произведений искусства, — которое тщательно регистрирует утраченные ценности. Франция имеет также высокие показатели возврата, а ее опыт используется для содействия другим странам в серьезных случаях. Например, она обеспечила специальное обучение персонала подразделений камбоджийской полиции, отвечающих за охрану культурных ценностей.

Франция принимала активное участие в переговорах по Конвенции ЮНИДРУА, которую она подписала, а изменения, внесенные в ее законодательство в связи с принятием Европейской директивы, вероятно, значительно облегчили принятие ею Конвенции ЮНЕСКО.

Во время встречи с Генеральным директором ЮНЕСКО посол Франсуаз де Панафье подчеркнула, что Франция — первая из стран Северной Европы присоединилась к Конвенции ЮНЕСКО (Греция, Италия, Португалия и Испания уже являются ее членами), и отметила, что Франция будет стремиться убедить другие страны Европейского союза последовать ее примеру. Генеральный директор охарактеризовал вступление Франции как большой шаг вперед и свидетельство растущего общего стремления предпринять серьезные действия против незаконной торговли.

В настоящее время в Конвенции 1970 года участвуют 86 государств. Интересно сравнить ее с Гагской

конвенцией 1954 года о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта (88 стран-участниц) и Конвенцией 1972 года о защите всемирного культурного и природного

наследия (147 стран-участниц). Франция присоединяется к избранной группе государств, которые участвуют во всех трех Конвенциях ЮНЕСКО о защите культурного наследия.

Профессиональные новости

Встречи и ярмарки

«Защита всемирного культурного наследия — глобальная проблема» — симпозиум на эту тему состоится в Хильдесгейме (Германия) 23 февраля—1 марта 1997 года. В преддверии «ЭКСПО-2000», очередной крупнейшей всемирной выставки, которая также пройдет в Хильдесгейме, симпозиум должен заложить основу международного сотрудничества по сохранению культурного наследия человечества путем распространения специальных знаний через глобальную экспертную сеть. Здесь будут организованы семинары по таким темам, как реставрация и консервация, документирование и презентация, подготовка специалистов и новые средства, экология и загрязнение окружающей среды, разрушения вследствие вооруженных конфликтов, кражи произведений искусства, интенсивная урбанизация и туризм. Симпозиум предназначен, в частности, для специалистов по охране памятников, реставрационных институтов и университетов, заинтересованных представителей общественности. Спонсоры симпозиума, который пройдет под патронажем ЮНЕСКО, — Deutsche Bundesstiftung Umwelt и EXPO 2000 Hannover GmbH.

Дополнительную информацию можно получить по адресу: Brigitte Mayerhofer EXPO 2000-Büro Hildesheim (Germany) Tel: (49) 5121-301-649 Fax: (49) 5121-301-707 e-mail: wch-expo@zfv.uni-hildesheim.de http://www.uni-hildesheim.de/wch-expo

Интерпретация и возрождение наследия — так называлась первая международная встреча по интерпретации наследия во Франции, Великобритании и Канаде, которая прошла в Шато-д'Овер (Овер-сюр-Уаз, Франция) 3—4 декабря 1996 года. Общая цель встречи состояла в представлении и оценке экспериментов по интерпретации культурного наследия и музейных коллекций. Специалисты из трех стран обсуждали различные методы интерпретации: технические средства и специалисты по интерпретации; интерпретация и подлинность наследия; как работать с памятными местами; интерпретация в целях содействия политике экономического развития: соотношение между культурой и туризмом; финансовые и культурные результаты интерпретации: посещаемость и частные ресурсы. Выступления, прозвучавшие на встрече, были опубликованы в начале 1997 года.

Дополнительную информацию можно получить по адресу: Jean-Michel Puydebat/Laurence Roy-Ritter Château d'Auvers, rue de Léry 95430 Auvers-sur-Oise (France) Тел.: (33-1) 34-48-48-52 Факс: (33-1) 34-48-48-51 David Dupont e-mail: ddupont@easynet.fr

Выставка *Музеи и наследие* отметит свое пятилетие в Королевском обществе садоводов в Лондоне 25—26 марта 1997 года. Эта выставка, по словам ее организатора Джоанны Браун, «будет своего рода витриной для широкого круга поставщиков музеев и посетителей, которая даст

им возможность обновить профессиональные знания и создаст идеальные условия для возобновления старых и установления новых связей». Ежегодная выставка *Музеи и наследие*, впервые организованная в 1992 году, утвердилась в Соединенном Королевстве как крупнейшее мероприятие для организаций, сотрудничающих с музеями в области наследия. Программа выставки включает семинар, на котором выступят представители Королевского института британских архитекторов, Общества по интерпретации британского наследия, Ассоциации независимых музеев, Музейной ассоциации и Музейной торгово-издательской группы.

Дополнительную информацию можно получить по адресу:
Joanna Brown
Тел.: (44) 01886-833505
Факс: (44) 01886-833144
e-mail: jbrown@enterprise.net

Курсы

Университет Париж I (Пантеон—Сорбонна) предлагает учебный курс, выпускники которого получают диплом о высшем специальном образовании в области профилактической консервации объектов культуры. Курс, рассчитанный на один год обучения, пользуется поддержкой ИККОМ (Рим) и работает на базе Французского института реставрации произведений искусства. Приглашаются лица, имеющие степень магистра или равноценное звание и опыт или специальную подготовку в области консервации и реставрации.

Дополнительную информацию можно получить по адресу:
Secrétariat de la Maîtrise de Sciences et Techniques
'Conservation-Restauration des Biens Culturels'
17, rue Tolbiac
75013 Paris (France)

Новые публикации

Handbook of Standards — Documenting African Collections/Manuel de Normes — Documentation des collections africaines [Руководство по стандартам — документирование африканских коллекций]. Двухязычное издание Международного совета музеев (ИКОМ), Париж, 65 страниц. (ISBN 92-9012-029-0). Имеется в продаже в: ICOM, UNESCO, 1, rue Miollis, 75732 Paris Cedex 15 (France)

Изданное в результате четырехлетнего труда профессионалов из шести африканских музеев и Международного комитета ИКОМ по документации (КИДОК), это руководство явилось первой реакцией на проблему защиты африканского наследия путем документирования и составления системных описей, а также расширения сотрудничества между музеями. Нормы, разработанные авторами в целях облегчения работы с коллекциями, обеспечивают безопасность экспонатов с помощью составления описей, включающих минимальный объем информации, которая позволяет идентифицировать каждый предмет или образец; упрощают обмен между музеями и разработку совместных проектов в области исследований, проведения выставок, подготовки специалистов и т.д. и способствуют подготовке к автоматизации каталогов и документированию коллекций с использованием стандартизированной и четко систематизированной информации. Руководство охватывает все виды музейных коллекций: гуманитарные (история, археология, этнография, искусство и т.д.), естественнонаучные (палеонтология, зоология, геология и т.д.), однако акцент делается на гуманитарные коллекции, что связано с профилем учреждений, участвовавших в подготовке издания. Предлагаемые нормы испытывались в течение более трех лет в шести музеях, отобранных для проведения эксперимента (в Кении, на Мадагаскаре, в Мали, Намибии, Тунисе и Заире), постоянно дорабатывались и уже доказали

свою эффективность не только в каждом музее, но и в более широком плане — в обменах между музеями. Однако они принесут желаемый результат, только если будут приняты большинством африканских и африканистских музеев. Впервые представленное на совещании КИДОК в Найроби (Кения) в сентябре 1996 года, это издание приветствовалось как крупное достижение в интересах всего музейного сообщества.

Conservation and Restoration of Ceramics [Консервация и реставрация керамики] by Victoria Oakley and Susan Buys. Published by Butterworth/Heinemann, Linacre House, Jordan Hill, Oxford OX2 8DP (United Kingdom), 1996, 252 pp. (ISBN 0-7506-3219-4).

Вышедшая на этот раз в мягкой обложке, данная книга начинается с дискуссии об основных свойствах керамики как материала, с изложения информации о значении выбора вида обработки и рассмотрения методов консервации. Далее в ней рассматриваются процессы реставрации и консервации, характер и свойства обычно используемых материалов, даются рекомендации по необходимым условиям и оборудованию. Обсуждаются также старинные реставрационные материалы и методы, этика консервации керамики, способы ее исследования, описания и экспонирования.

Vagues — Une anthologie de la nouvelle muséologie [Волны — антология новой музеологии], Vol. 1 (ISBN 2-7297-0454-X), Vol.2 (ISBN 2-7297-0478-7). Collection Museologia, Éditions W-MNES. Распространяется Presses Universitaires de Lyon (France).

Сборник фундаментальных работ, составляющих основу осмысления и эволюции новой музеологии в теории и на практике. Среди авторов — Эли Фор, Жорж Анри Ривьер, Станислас С. Адотеви, Юг де Варэн, Дункан Камерон, Альфа Умар Конаре, Хорхе Энрике Ардой, Жан Клер, Стивен Вейл, Жак Айнар и Гаральд Чиманн.

Журналы ЮНЕСКО на русском языке

museum

Международный журнал

Ежеквартальный иллюстрированный журнал, посвященный проблемам музеологии. Журнал представляет интерес не только для специалистов, но и для людей, просто любящих музеи.

Индекс 38947

«Курьер ЮНЕСКО»

Ежемесячный иллюстрированный журнал, освещающий с разных точек зрения проблемы современного мира, а также искусства, литературы, науки и культуры. В каждом номере — рубрики, посвященные охране всемирного наследия и деятельности ЮНЕСКО в мире.

Индекс 38945

«Бюллетень по авторскому праву»

Ежеквартальный журнал, посвященный вопросам авторского права и его охраны, а также новым разработкам в этой области. Журнал представляет интерес не только для юристов, но и для творческих и издательских работников.

Индекс 38946

«ПЕРСПЕКТИВЫ: сравнительные исследования в области образования»

Ежеквартальный журнал, представляющий широкий спектр актуальных проблем теории и практики образования за рубежом. Интересен преподавателям вузов, научным работникам, деятелям просвещения.

Индекс 38948

Уважаемые читатели!

Сообщаем, что подписка на эти журналы на 1999 год будет приниматься во всех отделениях связи во втором полугодии 1999 года. Эти издания вы можете найти в Объединенном каталоге Федерального управления почтовой связи Минсвязи России.

На каждый журнал также принимается текущая подписка на 1999 год.

Наши журналы можно приобрести в магазине «Человек читающий» по адресу: 119847, Москва, Г-21, Зубовский бульвар, 17.

