



Н. В. Нилов на авиасалоне МАКС 2019. Фото А. Нагаева, 2019, г.

## «КАЖДЫЙ НАШ СНИМОК — В ИСТОРИИ СТРАНЫ»

В ОБЪЕКТИВЕ ЕГО ФОТОКАМЕРЫ ПОБЫВАЛИ ЮРИЙ ГАГАРИН, ЛЕОНИД БРЕЖНЕВ, ПЯТЬ ПРЕЗИДЕНТОВ ФРАНЦИИ И ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВИАКОНСТРУКТОР СЕРГЕЙ ИЛЬЮШИН. ДЕСЯТИЛЕТИЯМИ НИКОЛАЙ НИЛОВ, НАЧАЛЬНИК ФОТО-ВИДЕО СЕКТОРА АВИАКОМПЛЕКСА ИМ. С.В. ИЛЬЮШИНА, В БУКВАЛЬНОМ СМЫСЛЕ ФИКСИРОВАЛ ИСТОРИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ, А В КАНУН 75-ЛЕТИЯ ПОБЕДЫ ПОДЕЛИЛСЯ С НАМИ ВОСПОМИНАНИЯМИ О САМЫХ ЗНАЧИМЫХ СОБЫТИЯХ ДЛЯ СТРАНЫ.

**Николай Васильевич, каким вам запомнилось военное время и тот самый долгожданный День Победы?**

Осенью 1941 года нас отправили на Южный Урал в эвакуацию. Я вернулся в Москву в июне 1943-го. Нас с братом устроили на авиационный завод в КБ Ильюшина, брата взяли токарем, а меня 13-летнего — учеником в фотолабораторию. Мы проводили съемку чертежей, эскизных проектов, опытных самолетов.

Весной 1945-го все уже ждали, когда объявят о конце войны, отмечали на картах, как продвигаются наши войска. Само сообщение о Победе мы услышали по радио ранним утром 9 мая, и сон, конечно, сразу у всех пропал. Вышли на улицу — в Москве стояла хорошая погода, целый день провели на воздухе, а вечером смотрели салют. Все было очень здорово!

**Вы своими глазами видели, как работает предприятие в годы войны. Что помогло людям справляться с трудностями?**

Проявлялся настоящий патриотизм и ответственность за результат. Как подросток я мог работать до четырех часов дня, но вместе со всеми оставался допоздна — уходить не позволяла совесть. Люди трудились по 12 часов, у всех была одна общая цель, и никто не спрашивал, сколько ему за это заплатят. Главное — выполнить задачу точно в срок, все понимали, что это важно для страны.

**На что хватало времени после работы, как восстанавливали силы?**

Конечно, мало кому удавалось отдыхать, но можно было, например, пройтись на лыжах в парке. А вот после войны мы все катались на коньках чуть ли не каждый день, вообще много времени проводили на воздухе. Иногда собирались компаниями,

могли пошутить и посмеяться — в юности энергии на все хватает.

**Как изменилось предприятие после войны?**

В послевоенные годы нужно было восстанавливать производство, из Германии привозили станки, обновляли оборудование. Гражданские самолеты

**когда освоили этот «высший пилотаж»?**

Моя первая съемка в воздухе — пассажирский самолет Ил-18, который разрабатывали в 1958 году. Сначала тебя обязательно привязывают, чтобы не вытянуло потоком воздуха, иногда даже парашют надевают — и снимаешь с одного самолета другой, летящий параллельно. Стоишь у открытой двери на высоте 4 тысячи метров — для нас это обычная работа.

Первый взлет обязательно фиксируют с земли. С нынешними камерами проще — можно снимать по восемь кадров в секунду. А раньше — всего один кадр на взлет, вот и попробуй

вовремя нажать кнопку! Каждый наш снимок входит в историю страны — навсегда сохраняется в архиве.

**Кто из героев времени вам запомнился больше всего?**

В 1971 году я фотографировал все Политбюро СССР во главе с Леонидом Брежневым. Юрия Гагарина и Германа Титова первый раз снимал на партийной конференции. Позже на авиавыставке в Париже запечатлел первого космонавта со знаменитым летчиком-испытателем Владимиром Коккинами. На этой выставке я побывал 14 раз, снимал пять президентов Франции — от де Голля до Ширака. Наша леген-

да — Сергей Ильюшин — фотографироваться не любил, но мне удавалось снимать его в последние годы.

**Вас называют одним из лучших мастеров авиасъемки. Посоветуйте новому поколению фотографов: как стать настоящим профессионалом?**

Нам не хватало хорошей аппаратуры, и многое пришлось придумывать самому. Я посещал лекторий по фоторепортажу, просматривал журналы, изучал, в каких ракурсах модели выгодно смотрятся. Ильюшин создавал очень красивые самолеты, и нам нужно было эту красоту показать.



Н. В. Нилов в кабине Ил-2 на авиасалоне МАКС-2019. Фото А. Нагаева, 2019 г.

требуют больше усилий, чем военные — пассажирам необходимо создавать комфорт. В военное время ни в городе, ни на предприятии фотографировать без разрешения было нельзя.

Уже в 1943 году КБ Ильюшина разрабатывало пассажирский самолет Ил-12. А после войны нашему КБ и бюро Андрея Туполева поручили создать первый реактивный бомбардировщик Ил-22. В 1946-м наши конструкторы представили его. А я на аэродроме в Ходынке сделал первую съемку нового самолета. С этой модели для меня начались испытания на аэродроме в Жуковском. Ил-22, Ил-28, Ил-40, Ил-46, Ил-54 — до сих пор помню, как участвовал в испытаниях каждого из самолетов.

**Говорят, самое сложное в работе авиационного фотографа — снимать самолет в воздухе. Вы**

**Стоишь у открытой двери самолета на высоте 4 тысячи метров — для нас это обычная работа**



Н. В. Нилов на фоне первого серийного Ил-76 перед вылетом на авиасалон в Ле-Бурже. Автор неизвестен, 1975 г.

Хорошо, если кому-то нравятся мои фотографии, но мне всегда казалось, что можно сделать лучше. Начинающим фотографам советую трудиться, ни от какой работы не отказываться. Если умеете видеть красоту, это отразится на фотографиях. Глядя на ваши снимки, люди должны почувствовать любовь ко всему, что в кадре.

**Вы проработали в Авиакомплексе Ильюшина 77 лет. Как считаете, в чем секрет успеха вашего предприятия?**

Сам Ильюшин говорил, что создать трудоспособный коллектив намного сложнее, чем самолет. И он умел подбирать команду. Мы и в отпуск уходили вместе, и отдыхали по выходным. Меня не раз спрашивали, почему я всю жизнь проработал на одном предприятии. А я всегда отвечал, что меня здесь окружали хорошие люди, и мне очень нравилась моя работа. Помню, два года назад мы снимали подготовку к параду Победы: три часа провели в воздухе, а потом фотографировали один самолет через открытую рампу другого. И если мне сегодня снова предложат слетать на съемку, с удовольствием полечу, даже в свои 90 лет.