Н.Е. РОЗАНОВ
Кандидат искусствоведения, профессор, зав. кафедрой «Дизайн средств транспорта» МГХПА им. С.Г. Строганова
e-mail: autonikita@mail.ru

N.E. ROZANOV
Candidate of Art history, professor, Head of the Department of Transportation design of the Stroganov Academy (MGHPA)
e-mail: autonikita@mail.ru

Ю.Б. — 100!

CENTENARY OF YU.B.!

Автор описывает первые впечатления от встречу с Юрием Соловьевым и свою работу дизайнером в отделе машиностроения на практике во ВНИИТЭ в 1973 году, где в это время работали известные дизайнеры автомобилей: В.И.Арямов, В.С.Кобылинский и А.С.Ольшанеций. Впервые публикуется и анализируется проект легкового автомобиля Арямова 1940-х годов.

The author describes his impressions of the first meeting with Yuri Soloviev and his work of a designer during practice at the industrial design department of the VNIITE in 1973, where famous automobile designers worked at that time: V.I. Aryamov, V.S. Kobylinsky and A.S. Olshanetsiy. For the first time, the design of the Aryamov's car of the 1940s is published and analyzed.

Ключевые слова: ВНИИТЭ, дизайн, Юрий Соловьев, Владимир Арямов, дизайн автомобиля.
Keywords: VNIITE, design, Yuri Soloviev, Vladimir Arjamov, car design

Ю.Б. — 100 — это не автомобильный номер и не название новой стратегической ракеты. Это инициалы советского дизайнера Юрия Борисовича Соловьёва, которому в этом году исполнилось 100 лет.

Жизнь Юрия Борисовича напоминала ракету или мчащийся на огромной скорости автомобиль. Наверное, поэтому только такой че-

ловек и мог создать Научно-исследовательский институт технической эстетики (ВНИИТЭ) и ввести в оборот советского человека такое новое слово, как «дизайн».

Первый раз я увидел Соловьёва летом 1973 года, во ВНИИТЭ, куда я, студент Московского высшего художественно-промышленного училища (б. Строгановское), приехал, чтобы пройти преддипломную практику и определиться с местом будущей работы.

Нужно сказать, что в свои двадцать лет я был тверд в убеждении, что буду автомобильным дизайнером и никем другим, и во ВНИИТЭ оказался, смутно представляя, чем именно мне предстоит там заниматься.

Моя информация об Институте технической эстетики ограничивалась двумя картинками, вырезанными из журнала «Техническая эстетика» (ТЭ), которые я повесил над своим столом. На одной было желтое экспериментальное «Такси-ПТ» разработки ВНИИТЭ, на другой — рисунок моего кумира, художника Эдуарда Молчанова, изобразившего автомобиль, также разработанный во ВНИИТЭ, — «МАКСИ». Вот о чем я мечтал: спроектировать что-то подобное «Макси», столь же авантюрное, ведь машинка эта несла в себе вызов мировой иконе дизайна — английскому Мини. Знай наших! Я страшно любил подобные дерзости и был к ним морально готов.

С этой мыслью я потянул на себя высоченную входную дверь одного из технических корпусов ВДНХ, где располагался ВНИИТЭ и, почти на ощупь, стал продвигаться по длинному коридору, силясь сквозь густой табачный дым, который застилал лестничные площадки и коридоры, отыскать заветную дверь с табличкой: «Отдел № 9 Машиностроение». Здесь работали А.Ольшанецкий, один из авторов такси ВНИИТЭ, и В.Кобылинский, придумавший архитектуру большегрузных самосвалов БЕЛАЗ, а также те сотрудники, чьи имена для меня звучали именами библейских пророков, например, Владимир Арямов. О нем стоит сказать подробнее.

…Карандашный набросок Арямова попал в мою коллекцию случайно, уже много позже. В мутные 1990-е годы, когда казалось, что рушилось все, и обломки СССР закручивались в спираль какого -то сумасшедшего торнадо, мне позвонил товарищ, работавший в автомобильном отделе Политехнического музея: «у нас проходит инвентаризация фондов и то, что не будет включено в постоянную экспозицию, подлежит архивированию или утилизации, например, под угрозой лич-

ный архив автомобильного дизайнера Арямова, бумаги уже сложили во дворе музея, и человек пошел за спичками, если интересно, быстро подъезжай и забери хотя бы эскизы, по-моему среди них есть весьма любопытные, будешь своим студентам в Строгановке показывать». Я, конечно же, тут же приехал и набрал целый рюкзак листов из разбрушерованных альбомов для рисования, просто пожелтевших машинописных листов и растерзанных тетрадок в косую линейку...на каждом, зачастую с двух сторон, был изображен автомобиль, один необычнее другого, и вот лишь спустя 15 лет я выкроил из летнего отпуска время и разобрал эту гору бумаг...

Автомобильный дизайнер Владимир Иванович Арямов был, пожалуй, самым ярким представителем невостребованного поколения автомобильных дизайнеров послевоенного СССР. С детства он фанатически увлекался рисованием и конструированием автомобилей и среди друзей слыл знатоком автомобилей, взглянув на любой из них один раз, мог по памяти нарисовать в самых мелких деталях и подробностях. После окончания школы в 1942 г. был призван в армию. С июля 1943 г. воевал командиром пулеметного взвода. Был ранен и контужен. После демобилизации поступил в Московский автомеханический институт (МАМИ), где получил специальность инженера-механика. Будучи студентом, участвовал в работе по модернизации кузова автомобиля ГАЗ-М-20 «Победа», которая отличалась ступенчатым силуэтом задней части, еще в качестве хобби Арямов всю свою жизнь проектировал автомобили «для себя», придумывая фантастические проекты под не менее фантастическими названиями, например, «Carozzeria Corsina», «Pivoraki», «Koowalda».



Рис. 1. В.И. Арямов

На иллюстрации современная реконструкция одного из ранних фантастических проектов



Рис. 2. В.И. Арямов. Проект автомобиля Sorgenmeister Ju87 Stuka I (предположительно конец 40-х годов)



Рис. 3. В.И. Арямов. Проект автомобиля Sorgenmeister Ju87 Stuka I. Реконструкция Д.Н.Рожнова

В.И.Арямова, выполненная уже не без помощи компьютера и это то немногое, что сегодня мы можем сделать в знак памяти и признательности нашему соотечественнику, автомобильному дизайнеру Владимиру Ивановичу Арямову. Оригинальный эскиз проекта Stuka представлен авторским карандашным наброском и публикуется впервые. Судя по характерной манере рисунка, эскиз предположительно датируется концом 40-х – началом 50-х годов, когда совсем еще молодой студент МАМИ Владимир Арямов открыл для себя стайлинг и по примеру американских стилистов Харли Эрла и Билла Митчела заимствовал образы новых автомобилей из авиации: сначала поршневой — это наиболее ярко иллюстрирует как раз проект JU87 Stuka, а затем в конце 1950-х годов развил эту тему уже под влиянием турбореактивной авиации.

Согласитесь, что впервые послевоенные годы, когда подозрение в «преклонении перед Западом», как правило, трансформировалось в обвинение «Враг народа», хобби Арямова выглядит дерзким и экстремальным. Но стоит присмотреться, чтобы заметить, как фонтанируют дизайнерские идеи, как тонко облик пикирующего бомбардировщика перерождается в силуэт спортивного купе, как знаменитое неубирающееся шасси Ju 87 с каплеобразными обтекателями колес (за характерную форму которых самолет и получил прозвище «лаптежник») трансформируется в идею прикрытых аэродинамическими щитками передних колес автомобиля! Как изящно дизайнер обыгрывает три прямоугольных окошечка искрогасителей выхлопной системы двигателя по бокам передних крыльев или как перерабатывает ажурное переплетение конструкций фонаря кабины са-

молета, в архитектуру автомобильной крыши, как создает основной объем кузова, архитектура которого строится на профиле крыла и паре объемов, имитирующих длиннющий капот рядного поршневого двигателя!

Двухцветный авиакамуфляж органично ложится на автомобильную форму. Даже антенна, которая здесь вовсе не изящный телескопический штырек, а солидный и внушительный прут не выглядит чем-то чужеродным. Вот и хвост самолета со стилизованными рулями высоты, а вот и пара перекрестий пушечных прицелов. Все идеи абсолютно свежие и, главное, находящиеся в русле моды и стиля, в которых работал мировой автодизайн тех лет. Но почему за объект стилизации выбран именно немецкий Junkers, а к примеру, не отечественный Ил 2? Это мы не узнаем никогда. Быть может, виной тому простое мальчишество, а может дизайнера заворожила логика конструкции действительно красивого самолета. Да, получилось не патриотично, ведь Ju87 — оружие недавнего врага и его облик проглядывает во всем. Быть может, осознав это Арямов впервые не ставит свой автограф и не присваивает работе традиционный 6-значный индекс, в котором обычно шифрует число, месяц и год своей разработки эскиза. Только надпись вверху: Sorgenmeister (Возмутитель спокойствия) Ju 87 Stuka.

Естественно, что подобные штуки, да и нетрадиционный подход Арямова к формообразованию автомобилей в целом не мог получить в те годы признания ни у государства — заказчика, ни у коллег автодизайнеров. В результате, этого талантливого человека, оказавшегося волею судьбы не в то время и не в том месте, в лучшем случае называют мечтателем и фантазером. Случай и, наверное, статус фронтовика спасли его от более серьезных неприятностей. Судя по еще нескольким сохранившимся эскизам, авиационная тема разрабатывалась Арямовым не один раз. В самом конце 50-х годов прообразом его фантастических автомобилей становится самолет с турбореактивным двигателем, а затем в середине 60-х годов отечественный сверхзвуковой ТУ- 144, мощная плоскость хвостового оперения которого дала пластический ключ архитектуре автомобилей серии Макси … Вот ведь какая штука…

… И с этими корифеями мне предстояло проработать целый месяц!

Пока же я с трудом различал размытые силуэты сидевших на подоконниках и стоявших группами бородатых мужчин, которые беспрестанно курили, затем куда-то убегали, а их место занимали точно такие же бородатые с трубками в зубах. Все они сразу принимались о

чем-то горячо спорить, и по обрывкам долетавших до меня фраз можно было понять, что споры шли на странном и неведомом мне языке.

От табачного дыма у меня потекли слезы, и я с трудом разбирал надписи на дверных табличках. Вдруг гул разговоров стих, и наступила тишина, в которой за моей спиной раздалась уверенная поступь шагов — так обычно ходят по своим владеньям только хозяева.

Еле успев увернуться, я пропустил вперед стремительно идущего человека очень необычной внешности. От нешуточной скорости, с которой этот человек двигался или даже летел, полы его роскошного синего блейзера на ярко-красной подкладке разлетались в стороны. Огненные всполохи подкладки, дым коромыслом — подлинная ракета. Разгоняя пласты застоявшегося табачного дыма, человек поравнялся со мной. В глаза бросилось, что был он высок и статен и всем своим обликом удивительным образом напоминал великого театрального режиссера Станиславского... Да-да, того самого великого реформатора сцены Константина Сергеевича. И голова, и выразительные кисти рук, и черты лица, даже копна тех самых седых волос. Не хватало лишь знаменитого золотого пенсне на шнурке. Ошибиться я не мог, ибо внешность мхатовского режиссера прекрасно изучил по портрету, висевшему в нашей школьной театральной студии. С ним все здоровались и прятали трубки или сигареты за спину.

Перездоровавшись с каждым бородачом за руку, Станиславский скрылся за одной из дверей. Разглядев в приоткрывшуюся дверь множество макетов автомобилей, вслед за ним проскользнул и я. В помещении, в котором оказался я, дыма не было. Справа от двери возвышался пенопластовый макет какого-то станка, а все шкафы вдоль стен были уставлены макетами хорошо известных мне автомобилей. У чертежной доски, посередине комнаты, стоял тот самый Станиславский и, выразительно размахивая руками, что-то объяснял сотруднику.

— Вам что, молодой человек? — вскинул на меня свой взгляд Константин Сергеевич.

— Я из Строгановки, на практику в отдел Машиностроение.

— Рисовать умеете? У кого учитесь проектированию? — стал допытываться великий реформатор сцены.

— Учусь у Николая Дмитриевича Михайлова и, конечно, рисовать умею. Автомобили умею рисовать. Парная постановка у нас в этом семестре была — я четверку получил, твердую.

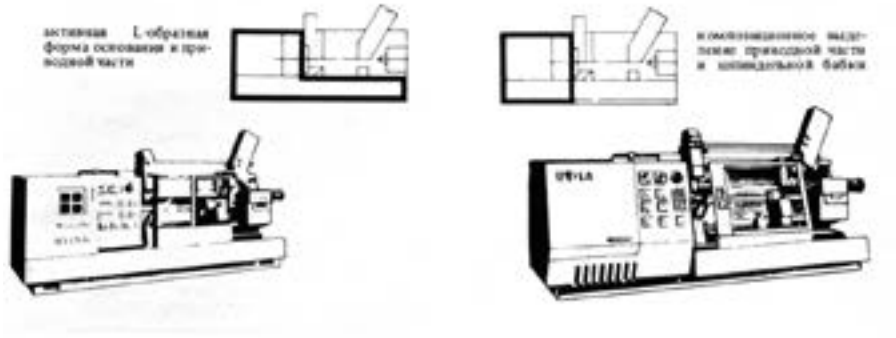


Рис. 3. Композиционные схемы станка Utita, разработка ВНИИТЭ по заказу итальянской фирмы. Рисунки Розанова Н.Е. 1973

— Ну и отлично, тогда нарисуете Сан Санычу Грашину станок «Utita» для итальянцев — это очень ответственная работа, не подведите меня, пожалуйста.

С этими словами Константин Сергеевич поспешно вышел из комнаты, впустив в нее несколько клубов ароматного дыма от табака «Золотое Руно».

— Ну, раз «Ю.Б» сказал, так тому и быть, приступайте молодой человек. Ваш стол — у окна, макет станка в натуральный размер — перед Вами, надеюсь, месяца вам хватит, — пояснил худощавый человек в очках в толстой роговой оправе и снова склонился над чертежной доской.

«Какой такой станок? — я негодовал и весь кипел. — Я пришел сюда рисовать автомобили, как Долматовский и Молчанов!»

Меня никто не слушал, и назавтра я приступил к вычерчиванию проекций токарного гидро-копировального станка.

Наверное, работа моя Соловьёву понравилась, поскольку через какое-то время я увидел свой рисунок сначала в одном из выпусков журнала ТЭ, а затем — в выпущенной ВНИИТЭ книге «Методика художественного конструирования».

А работать я пошел все же туда, где нужно было рисовать именно автомобили, — на АЗЛК, где в 1974 году, во время посещения Московского автозавода американским дизайнером Раймондом Лоуи, увидел Ю.Б.Соловьёва и еще раз поразился его сходству с великим театральным режиссером К.С.Станиславским. На сей раз действие пьесы

разворачивалось на Московском заводе малолитражных автомобилей, где с Лоуи был заключен договор о разработке интерьера модернизированного автомобиля «Москвич»... Хотя все происходящее виделось всем заводчанам какой-то мистерией, проект состоялся. В 1975 году с Раймондом Лоуи косвенно удалось соприкоснуться и мне, свежеиспеченному выпускнику Строгановки, и, о чудо, заниматься, как и приглашенная американская звезда дизайна, модернизацией интерьера той же самой модели автомобиля «Москвич».

Вся эта почти нереальная и похожая на буффонаду история была задумана и смогла состояться исключительно благодаря профессиональной режиссуре и деятельному участию Юрия Борисовича Соловьёва или просто — Ю.Б.

Список литературы:

1. *Арямов В.И.* Необходимое и случайное в дизайне автомобиля. // Техническая Эстетика. — 1979. — №11.

2. *Розанов Н.Е.* Специфика дизайна массовых легковых автомобилей. Учебное пособие. — Москва, 1989

3. *Соловьев Ю.Б.* Советский дизайн. Итоги и проблемы. 1962–1982. // Техническая эстетика. — 1982. — №4. — С. 1–7.