

Марк Демидовцев: Выбрав ВАЗ, я не ошибся

Когда заходишь в дизайн-центр АВТОВАЗА, «святая святых» завода, начинаешь чувствовать магнетизм творческой обстановки и энергетику людей, творящих в стенах мастерских. Здесь идеи превращаются в контуры будущих автомобилей, формируется стиль и образ новых моделей с маркой «Лада». Марк Демидовцев, отец-основатель дизайн-центра и всей школы вазовского дизайна, рассказывает об этапах становления творческой карьеры, называя Волжский этoзавод самой главной школой в своей жизни.

— Марк Васильевич, как начинался ваш творческий путь дизайнера?

— После войны я приехал учиться в Ленинград, в училище имени Мухомовой. Это была замечательная школа, уникальные преподаватели. После окончания я уехал на Родину, в маленький городок Павлов-на-Оке в Горьковской области. Здесь начался новый этап моей жизни — работа в течение десяти лет на Павловском автобусном заводе. Я проходил практику в корпусе сборки различных модификаций автобусов. За пять-шесть месяцев с начала дизайн-проекта изготавливались новые модели. Это была вторая высшая школа. По моему проекту там построили корпус, где расположились дизайнерские мастерские. Макеты автобусов в пластине разрабатывали в натуральную величину, поэтому можно себе представить, какие масштабы имели эти мастерские. За время работы на ПАЗе мне довелось участвовать в

международных конкурсах в Ницце и Монте-Карло. В Ницце в 1967 году наш автобус получил Кубок президента Франции Шарля де Голля за оригинальность конструкции.

— Как вы попали на ВАЗ?

— В конце 60-х годов много велось разговоров о строительстве автозавода в Тольятти, люди уезжали туда на «стройку века». После международных конкурсов мои разработки приобрели некоторую известность, и главный конструктор ВАЗа Владимир Сергеевич Соловьев пригласил меня в Тольятти возглавить дизайн-центр. Мой первый визит в Тольятти, честно признаюсь, меня разочаровал: пыль, крапы, овраги, но корпус вспомогательных цехов (КВЦ) понравился. Я постарался быстрее уехать и написал из Павлова отказ. Меня вполне устраивало мое положение на Павловском заводе. Но все-таки я вновь приехал в Тольятти на встречу с генеральным директором Виктором Николаевичем Поляковым, и вот уже более тридцати лет моя семья живет в этом городе, который мы считаем своей родиной. Я уверен, что сделал тогда правильный выбор, в Тольятти мне очень повезло. В начале семидесятых еще не было дизайн-центра, мы работали в КВЦ, среди станков. Это была для меня еще одна школа, начало становления вазовского дизайна. Я вспоминаю тот период как время насыщенного труда, открытия новых имен в автодизайне. Например, автора проекта «Нивы» Валерия Семушкина, человека, обладающего скромностью, трудолюбием и умением делать прогнозы, реально понимающего обстановку. Строительство дизайн-центра — это исторический период, поскольку с визитами в разное время приезжало все правительство, министры, деятели искусств. Со строительством ди-

зайн-центра связана одна интересная история. Мы долго думали, чем отделать стены центра, чтобы, как говорится, были «на века» и не приходилось бы красить их каждый год. Я предложил отделать стены мрамором, написал бумагу Полякову, но слова «мрамор» там не было вообще, я написал «улучшенная отделка стен». А мы ждали в тот момент приезда Председателя Совета Министров СССР Алексея Косыгина. Когда Поляков застал работу по отделке стен мрамором в самом разгаре, он был очень сильно недоволен. Нам всем тогда здорово влетело, и только спустя некоторое время я понял, что Виктор Николаевич боялся реакции Косыгина, ведь были советские времена, партийная идеология, а мрамор — это же слишком дорого. Но ничего страшного не произошло: Косыгин одобрил выбор материала.

— Как можно сопоставить вазовский дизайн-центр с подобными центрами в других отечественных автозаводах?

— При строительстве учитывался опыт дизайн-центра на Павловском автобусном заводе. Это был первый и единственный в отрасли осуществленный проект мастерских, где можно было выставить макеты автобусов в натуральную величину, компоновочные и проектные доски позволяли вести работу с натуральными размерами, а это — главное для дизайнера. На ВАЗе условия для творческой работы с самого начала были идеальными. Что касается российских центров дизайна на других автозаводах, слава Богу, некоторые сделали шаг вперед не без помощи дизайн-центра АВТОВАЗа.

— Пространство, в котором творит дизайнер, всегда ограничено — развитием технологий, экономическим развитием, тре-

бованиями безопасности, рентабельности, законами физики, наконец. Какие ограничения наиболее существенны? Какие больше всего раздражают?

— Могу сказать, что для наших дизайнеров каких-то ограничений и раздражения по их поводу просто не существует. Есть условия жизни, есть техническая политика, идеология, в том числе и в государственном измерении. Это необходимо видеть и вырабатывать логическое профессиональное отношение к поставленной задаче. Нужно быть благодарным за доверие и признание того, что ты чего-то стоишь и твой труд востребован.

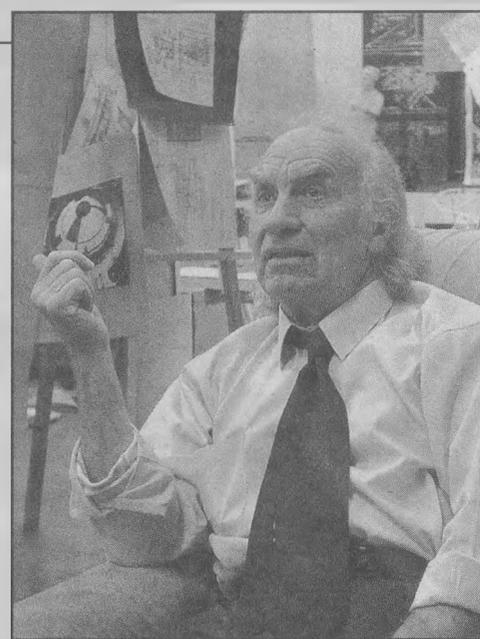
— Что для Вас особенно значимо в вашей творческой карьере?

— Работать с высокопрофессиональными дизайнерами, преданными этой профессии, и видеть результаты своего труда. А вообще хотелось бы, чтобы дизайн на ВАЗе всегда был престижной профессией.

— Как можно оценить уровень российского автодизайна?

— Вообще сегодня назревает кризис в идеологии промышленного искусства, это касается не только автодизайна. Происходит стремительная экспансия и давление зарубежных фирм. Почему мы так долго смотрим на Запад и так осторожно относимся к своим собственным разработкам? Нужно развивать идею русской престижности, в том числе и в сфере автомобильного дизайна.

— Как возникла идея творческой мастерской для школьников?



— Тридцать лет назад мною от лица завода были приглашены одни из лучших молодых начинающих дизайнеров — специалистов по металлу, дереву, модельным и макетным работам. Сейчас некоторым из них уже около 50-60 лет. Поэтому нужно готовить смену — мастерская для школьников, или дизайн-студия, была создана именно с этой целью. Но нужно работать над этим проектом более активно.

— Какие качества нужно воспитывать в себе молодому дизайнеру?

— Нужно определить свою роль в жизни и самое главное — найти себя как дизайнера. Дизайнер также должен уметь предвидеть, предугадать на несколько лет вперед интерес общества. Ведь автомобиль выпускается каждые пять лет, и необходимо сохранить ценность этой модели, заинтриговать будущего покупателя и сберечь самое главное — сюрприз появления данной модели на рынке.

— Остались ли невоплощенные проекты?

— Да, они остаются... но не «умирают».