

ПРОФИЛЬ: НИВА. ИЛИ: ВАЛЕРИЙ СЁМУШКИН

СЁМУШКИН

Теперь Сергей Хельмянов Валериями фотографировал из архаичной дизайнерской

Выпускник факультета промышленного искусства ЛВХПУ им. В.И. Мухоморова Валерий Павлович Сёмушкин — один из ярких представителей нашей Школы. Многие годы он работал в автомобильном дизайне, руководил одним из художественно-конструкторских отделов НИЦ АвтоВАЗа. Он же автор концепции «кроссоверов», он же дизайнер ВАЗ 2121 «Нива» и Chevy NIVA. Интервью с ним я своей волей превратил в прямую речь.

В НАЧАЛО
В начале шестидесяти годов мне очень хотелось учиться в институте. Я окончил школу с отличием, но родители не хотели, чтобы я учился в институте. Они считали, что для этого надо получить высшее образование. В то время это было редкостью. Я окончил школу с отличием, но родители не хотели, чтобы я учился в институте. Они считали, что для этого надо получить высшее образование. В то время это было редкостью.

О ШКОЛЕ
Первое впечатление от Ленинградского университета — это очень хорошая школа. По-настоящему хорошая. В школе не было никаких формальных ограничений. Мы могли заниматься тем, что нам нравилось. В школе не было никаких формальных ограничений. Мы могли заниматься тем, что нам нравилось.

Валерий Павлович Сёмушкин родился 27 февраля 1940 года в семье Сергея и Софьи Сёмушкиных. Валерий окончил школу с отличием в 1957 году. Он окончил школу с отличием в 1957 году. Он окончил школу с отличием в 1957 году.

Валерий Павлович Сёмушкин окончил Ленинградский университет имени В.И. Мухоморова в 1962 году. Он окончил Ленинградский университет имени В.И. Мухоморова в 1962 году. Он окончил Ленинградский университет имени В.И. Мухоморова в 1962 году.

Валерий Павлович Сёмушкин работал в автомобильном дизайне в НИЦ АвтоВАЗа. Он работал в автомобильном дизайне в НИЦ АвтоВАЗа. Он работал в автомобильном дизайне в НИЦ АвтоВАЗа.

Валерий Павлович Сёмушкин является автором концепции «кроссоверов». Он является автором концепции «кроссоверов». Он является автором концепции «кроссоверов».

Валерий Павлович Сёмушкин является дизайнером ВАЗ 2121 «Нива» и Chevy NIVA. Он является дизайнером ВАЗ 2121 «Нива» и Chevy NIVA. Он является дизайнером ВАЗ 2121 «Нива» и Chevy NIVA.



№ 107 | ИЮНЬ 2012

Автор интервью с Валерием Сёмушкиным (В.С.) - Сергей Хельмянов (С.Х.). Ниже приводим текст переписки в практически оригинальном виде.

С.Х. Валерий Павлович, спасибо огромное за то, что откликнулись на мою просьбу об интервью. К сожалению, у нас очень мало информации об отечественных дизайнерах вообще, и о значимых выпускниках Ленинградской школы промышленного дизайна в частности. Я по мере сил и возможностей пытаюсь заполнить этот пробел. В этой серии уже вышли мои статьи о И.А. Ваксе, о И.П. Корнилове, о С.В. Мирзоян, и других, интервью с Дмитрием Азриканом. Сейчас вышла наша книжка по истории Училища и кафедры дизайна на материалах архива И.А. Вакса.

В.С. Уважаемый Сергей Петрович, мне очень понравились Ваши вопросы, постараюсь ответить также четко и по порядку. В письменном интервью есть свои преимущества, ответ можно немного обдумать, но теряется, конечно, импровизация. Вы меня несколько не обременяете, но если будет хоть какая-то польза, это уже хорошо.



О СЕБЕ

В.С. К сожалению, уже кое-что о себе читал. Например: «Автор всех «Нив» родился в глухой сибирской деревушке...» и т.д. и т.п. Глупость!

Родился 27 февраля 1940 года в селе Спирино, Новосибирской области. 130 км от Новосибирска. Село – на тракте из Новосибирска на Алтай. До родины Шукшина В.М. - 450 км. Природа чудная. Берег Оби. Лес.

Окончил среднюю школу в селе Верх-Алеус (20 км от Спирино) в 1957 году. Целый год «осваивал» целину, в целинном совхозе «Пролетарский».

В 1958 году поступил и в 1959 году окончил техническое училище при заводе им. В.П. Чкалова. Работал токарем, наладчиком, художником-оформителем и художником-конструктором в отделе новой техники – все на этом же заводе. Не секрет, что этот завод делал самые современные истребители.

В 1964 году поступил в ЛВХПУ им. Мухиной на факультет художественное конструирование средств транспорта и промышленного оборудования. С первого курса «взяли» в армию. Служил в Ломоносове (Ораниенбауме).

В 1967 году – снова на первый курс. В 1971 году закончил ЛВХПУ.

С 06.09.1971 – на ВАЗе и до 06.09.2009. Ровно 38 лет изо дня в день.

Родители. Отец – профессиональный военный. Офицер. Погиб в 1944 году в Великой Отечественной войне. Мать – учительница.

Родные. Коля – родной брат – бортиженер, лётчик. Алла – сестра – бухгалтер совхоза. Людочка – сестра – начальник отдела кадров совхоза.

О ШКОЛЕ

С.Х. К сожалению, наша общая Alma Mater переживает свои не самые лучшие времена. Реформа образования, спускаемая сверху без учёта специфики и мнения профессионалов, оставляет мало шансов для планомерного развития. В этой связи, хочу, чтобы Вы рассказали о нашей Школе, какой Вы её помните.

В.С. Помню её прекрасной, лучшей из того, что может быть. Но все по порядку. В Новосибирске, поступив по необходимости в техническое училище (иначе не прописаться и не поступить на работу) сразу стал искать изостудию и узнал, что в ДК им. Горького работает изостудия и что ведёт её выпускник ЛВХПУ – Чернобровцев Александр Сергеевич. В справочнике для поступающих перечислены все факультеты. Через некоторое время познакомился с Семёном Булатовым. Он был другом Чернобровцева, учился он на факультете «художественная обработка металла» - так тогда назывался будущий факультет дизайна. Ещё учась в школе, конечно же, думал кем быть, с одной стороны любил технику, автомобили. Один дядя имел «Москвич», сначала 401, затем 403. Другой дядя возил на «Победе» председателя колхоза и ооочень редко позволял мне сесть за руль.

С.Х. Расскажите пожалуйста о том, как Вы открыли для себя профессию дизайнер. Что подтолкнуло к поступлению в «Муху»?

В.С. Лет в 13-14 я уже думал, что хотел бы конструировать автомобили, но не шестерни и двигатели, а форму кузова.

С другой стороны рисовал всегда. Это было совершенно естественным делом. Мать рисовала совершенно потрясающие картины цветными карандашами на японском и корейском (привез отчим с японской войны) «Ватмане». От отца остались его рисунки, в том числе и в письмах с фронта. Мать рисовала, не смотря на наличие трёх, а потом и четырёх детей и полное обычное деревенское хозяйство – школьные пособия, например, на все буквы алфавита – рисунок в цвете 60x80. «А» - арбуз конечно! «С» - сад. «Я» - сад яблочный, на переднем плане – корзина с яблоками. Она в те годы преподавала в начальной школе так как заканчивала пед. училище в городе Камень-на-Оби. Там учили не то что сейчас. Она рассказывала, что учили рисовать, играть на многих инструментах, петь, танцевать и т.д. И она все это умела великолепно.

Первым учителем рисования считаю Петра Павловича Кучина – он вёл не рисование в школе, а был военруком и преподавал военное дело. Но рисовал великолепно. Увидел бы Лактионов – сдох бы от зависти. Петр Павлович – бывший офицер-пограничник. Рисовал акварелью в альбоме (А-4), все страницы которого – 24 шедевра. Там было всё: и сюжеты пограничной тематики, и композиция и цвет и детали и общий колорит, а главное – великое мастерство и душа. Мы пропадали у него в военном кабинете среди винтовок, автоматов, гранат, противогазов и лыж, конечно, да мячей футбольных и всяких других.

С.Х. Ваши первые впечатления от Мухинского училища.

В.С. Первые впечатления от Мухинского училища – это храм. Храм искусства и талантов. Потрясающие интерьеры. Это училище художников. Входишь не просто в школу, а поднимаешься по лестнице. Это не зря так придумал архитектор, ты должен подняться! Всё оставить внизу.

Я первый раз сдавал на «интерьер» и не прошёл по конкурсу, хотя был направлен от завода. Но не хватило одного балла. Нона Филипповна сказала, что я не знаю, что это такое за направление. Если хотите, ждите Якова Николаевича Лукина (ректора Примечание С.Х.), как он скажет, так и будет, но он уехал в Финляндию, будет через месяц. Я очень обиделся, но посчитал, что это и к лучшему. Хотел на металл, значит на следующий год – на металл!

С.Х. Кого Вы считаете своим Учителем (с большой буквы)? Не только применительно к Училищу, но и вообще в профессии.

В.С. Учителем считаю Вакса Иосифа Александровича. После обхода мы, студенты, залетали в 19 аудиторию и видели оценки. Вакс размашистой рукой выводил: «хорошо» или «отлично» или «неуд». Это было всегда точно! И всё. Не надо было никаких слов. Иногда он писал: «графика?» - всё ясно!

За все годы учёбы я удостоился получить два «неуда» за клаузуры. Однажды было задание на 4 часа – плакат выставки 25 лет ЛВХПУ. Я нарисовал в квадратном формате стенд и по периметру надписи. Стенд представлял собой как бы книгу, на одной странице была цифра 2, на другой (странице как-бы) – цифра 5. Он (Вакс) зачеркнул пятёрку и написал в углу: «ну нельзя же так!». Конечно можно и так, но Ваксу не понравилось. Правда это не помешало мне всё-таки по композиции в ведомости за год и в дипломном вкладыше получить 5.

С благодарностью вспоминаю Василия Андреевича Козырева (композиция), Виктора Григорьевича Козьменко (рисунок) – все пять лет он вёл у нас рисунок. Преподаватели живописи менялись, но все очень равнодушные и грамотные были художники.

С.Х. Ваши однокурсники, о ком Вы хотели бы вспомнить? Кто из них оставил столь же значительный след в профессии?

В.С. К сожалению, почти ничего не знаю об однокурсниках. С одной стороны я был очень сосредоточен на своей работе и почти не следил, что делается в дизайне. Всё время выписывал журнал «Техническая эстетика», но на его страницах не встречал никого из однокурсников, кроме Данилова - я с ним учился полгода до армии. (С.Г. Данилов в 1990-х заведующий кафедрой дизайна СПбГХПА. Примечание С.Х.)

Очень хорошо я относился к Юре Шевчику. Очень интеллигентный, спокойный, разумный был парень, но вот что-то его не захватила страсть художественного конструирования. Он стал живописцем, как я понял, очень успешным, участником многих

международных выставок. Моя «Нива» (старая) тоже выставлялась на многих, в том числе зарубежных выставках – но никто же не пишет авторов дизайна (российских).

С.Х. Насколько учёба в ЛВХПУ отражала реальность промышленного производства? Когда Вы пришли на реальное производство, насколько Вы были готовы к нему?

В.С. Надо признать, что учёба в ЛВХПУ слабо отражала реальность промышленного производства. Художественная, профессиональная подготовка – да! Но жизненная подготовка к реальности – никакая. Был даже курс «Технология производства». Читал очень хороший старичок, но это было очень слабо и неинтересно. Была одна экскурсия на какой-то заводик и всё. Отметить можно великую полезность производственных мастерских. Даже девочки научились работать на токарном и фрезерном станках. Своими руками делали все детали к настольной машине и собирали её. Гипсомодельные мастерские – тоже очень здорово. Надо заметить, что многие студенты избегали выполнять в гипсе макеты своих проектов, предпочитая кое-как склеить всё из бумаги. Я старался делать в гипсе, что позволяло делать более пластичные проекты.

Когда я пришёл на производство, то считаю, что был полностью готов к нему. Но это мой случай. Дело в том, что я уже знал, что такое производство. Кроме пяти лет до поступления, во время учёбы я работал тоже почти 5 лет в ЦКБ «Строймаш» - это на Фонтанке (рядом с облсудом, где судили Иосифа Бродского). Работал по специальности, именно как художник-конструктор, хотя приходилось делать показушные рисунки, но это тоже очень полезная была практика, потому что нужно было выполнить всё в соответствии с чертежами, так как это возилось в министерство на всякие утверждения. Там я выполнил несколько патентоспособных разработок, но к сожалению не зарегистрировал. Например ленточный транспортёр с боковинами из прокатного профиля. Раньше корпус транспортёра делали из «уголка». Пространственная «решетчатая» конструкция, всё это сваривалось вручную, я в соавторстве с пожилым конструктором предложил применить П-образный профиль, что поддержал главный конструктор ЦКБ. Приятно было увидеть свою разработку на строительстве ВАЗа.

С.Х. Как Вы считаете должно вестись дизайн-образование: широко - с позиций академических (как это было до сих пор у нас) или узко – рациональные навыки и специальные знания (как это принято во многих ведущих западных школах)? Рациональна ли практика обучения дизайнеров в художественных или технологических, а не специальных, дизайнерских, ВУЗах?

В.С. Дизайн-образование должно вестись так как оно велось с 1967 по 71 годы. Т.е. рисунок, живопись, композиция – это основа. И это хорошо бы совместно и в таком же объёме как для художников монументально-декоративной специальности, для керамистов, для графиков (промышленной графики) и т.д. Т.е. готовить необходимо художника, а не просто проектировщика. Совершенно бесполезным было преподавание высшей математики. Мне за 38 лет работы ни разу не потребовалось что-либо рассчитывать (кроме как сложить аванс и получку и вычесть подходящий). Точно так-же и сопромат. Это совершенно мне лично не потребовалось и не могло потребоваться – существуют специалисты-расчётчики, они всё это сделают с удовольствием, они понимают музыку чисел, а я должен понимать музыку формы (ну ещё и цвета). Никто не

может доверить дизайнеру даже простенький расчёт, но ознакомить дизайнера нужно, но не более.

Далее – цветоведение и шрифты. Не надо это долбить пару лет – только основы и основные навыки. Эргономика – только основы. Правда эргономистов никто в стране не готовит. Обязательно макетирование. Не бумажное, а с применением различных материалов и технологий. Обязательно – мастерские. Обязательно дизайнер должен знать и уметь работать на станках, совершенно не обязательно только с числовым программным управлением, уметь работать руками.

Мы пять лет «долбили» марксизм-ленинизм и исторический материализм – ну и где они теперь?! История искусств и история дизайна – это надо. Изучать школы дизайна Баухауз и т.п. Джуджаро, Пининфарина, Бертоне и т.п. Иностранный язык – разговорная практика. Мы ночами переводили тысячи знаков и всё без толку. Только разговорный язык, т.е. то, что нужно практически для общения. Великая глупость – иностранный язык, математика на вступительных экзаменах, а это было, когда я поступал и после ещё много лет.

Дальше должен быть небольшой курс патентоведения. Компьютерное проектирование, графика. Обязательно «Фотошоп», работу на планшете. Основы проектирования формы и поверхности. Геометрические закономерности. Не нужно из дизайнера-художника делать разработчика-профессионала 3D. Есть профессионалы компьютерщики с математическим и геометрическим мышлением, они это знают и сделают лучше, чем художник-дизайнер. Черчение – тоже основы. Нет никакой необходимости заставлять корпеть дизайнера-художника над выполнением разрезов, сечений, пересечений и т.п. и всё по ЕСКД и по ГОСТу. Читать чертежи надо уметь, уметь вычертить то, что придумал надо. Но не более. Нет никакой необходимости подменять конструктора, это он мыслит проекциями, сопряжениями, посадками, нагрузками и т.д. Дизайнер должен придумать, найти, родить предмет, который создаст впечатление, будет нравиться, волновать, побуждать восхищаться или просто влюблять в себя.

Практика обучения дизайнеров рациональна в художественно-промышленных или декоративных ВУЗах, но не в технологических, технических и даже не в специальных изолированных дизайнерских ВУЗах. И не в архитектурных. Художник-конструктор должен вырасти в среде. В художественной среде. Выпускники дизайнерских специальностей архитектурных ВУЗов не мыслят объёмно, а мыслят больше пространственно, а ещё больше «эклектически». Я считаю, что дизайнер больше скульптор, чем архитектор.

О ПРОФЕССИИ

С.Х. До сих пор не утихают споры о миссии нашей профессии. Дизайнером себя считают все кто угодно: от парикмахеров, до создателей «милых безделушек». Вы - один из авторитетов в профессии, прокомментируйте, пожалуйста, это положение вещей.

В.С. Профессия промышленного дизайнера очень и очень ответственная. Название моей профессии «дизайнер» - не правильное. С одной стороны расторопные теоретики напугали всю общественность глобализмом, мол, всё должно быть подвластно дизайнерам от авторучки до системы управления государством. С другой стороны, слово то означает

всего-навсего «проектировщик». Дизайн-центрами в мире считаются организации, где полностью проектируется изделие (автомобиль в том числе), вплоть до технологии его изготовления. По итальянской системе, которая была принята у нас, например, на заводе, наше подразделение называлось «Центр стиля». Итальянцы называют специалистов этой системы стилистами. Это и соответствовало характеру их работы. На нашем заводе в начале складывался несколько другой подход. Художник-конструктор - не просто стилист, а равноправный участник проектирования с самого начала появления идеи. Работа стилиста подразумевалась следующим образом: конструкторы получают задание сверху, разрабатывают компоновку изделия и его конструкцию, намечая общими чертами его внешний облик, затем эта компоновка передаётся стилисту: «Сделай нам красиво». Мы же в России («человек у нас в стране хозяин») в силу нашего геройского воспитания, конечно же, поняли буквально (я, по крайней мере) термин художник-конструктор. Когда мне говорили: не лезь сюда, не трогай это, нарисуй красиво, то я даже заявил: «ты кто? Конструктор? А я художник-конструктор, поэтому я считаю, что нужно так делать, как я считаю, не только стиль, внешняя форма, а существо изделия – это моя работа. А ты конструируй, чтобы это работало механически. Я делаю, чтобы это работало на эмоции, на удовольствие человека, который будет пользоваться этим предметом, на благоприятное впечатление, на соответствие формы и содержания.

Ответственность автомобильного дизайнера особенная. Ты своей работой можешь испортить настроение всей стране (!). А сам? На то, что ты натворил, будешь смотреть всю жизнь. На каждом шагу! Это будет перед твоими глазами. Для меня это кара. Но не все так переживают. Я знаю, что никто из 11 авторов дизайна не поседел от созерцания своей «Калины». Я имею ввиду трёхобъёмник 1118, которую сняли с производства через пару лет после начала выпуска. Универсальчик, правда, получше получился за счёт задка. Над универсалом работал дизайнер Андрей Любимов, в то время как главный автор стал начальником и у него других забот стало много.

С.Х. Дмитрий Азрикан говорит: «Нельзя стать евреем, клоуном и дизайнером, ими можно только родиться». Вы согласны с этим утверждением?

В.С. Да я согласен с Азриканом. Дизайнером нужно родиться. Как нельзя стать живописцем, поэтом, певцом, актёром. Художником можно работать, можно научиться, можно рисовать картины, но живописцем надо родиться. Настоящих живописцев единицы. Кто знает Туржанского? Это настоящая живопись! Это живопись, а не рисование масляными красками. Простой этюд – белая стена хаты, деревья, кусочек неба. Но всё живое, теплая, белая под неярким светом стена, влажная листва, небо через ветки с зелёными листьями. Мазки крупные, пастозные, но это не макетная живопись, а жизнь. Ван Гог, Гоген – живопись. Шаляпин – певец, Хворостовский – мастер пения. Анна Герман поёт – певица. Долина произносит.

С.Х. В чём по-Вашему основная миссия нашей профессии? И почему сегодня девальвируется смысл понятия “дизайн”?

В.С. Основная миссия нашей профессии – «экология» предметов, среды, изделий. Изделия, предметы не должны осквернять природу и среду обитания человека.

Помню, в детстве я впервые увидел, как трактор тащит зерноуборочный комбайн. Это чудовище появилось из-за деревьев и холма неожиданно с ужасным грохотом и вращающимися какими-то деталями. Есть ужасные звуки, есть противные. Форма предмета так же звучит, если она уродлива. Смысл понятия «Дизайн» ещё 30 лет назад не был известен гражданам нашей страны. Сейчас всех называют дизайнерами, кто что-то придумывает и демонстрирует, оформляет, украшает, шьёт, подстригает, делает причёски людям и домашним животным. Промышленным дизайнерам надо бы дистанцироваться от этого слова, но как это сделать не знаю. Много лет назад журнал «Техническая эстетика» вёл дискуссию на эту тему, но решения так и не было.

С.Х. Специфика промышленного дизайна в России. В чём она по-Вашему заключается?

В.С. Промышленность страны уничтожена. Кое-как теплится оборонка и автостроение. Авиастроения больше нет – за 20 лет один «Суперджет». Работал ли на нём дизайнер – государственная тайна. ГАЗ десятилетиями мучил новую «Волгу», УАЗ несколько довёл до ума рождённого с помощью ВАЗа «недоноска». На ВАЗе было много новых вполне приличных проектов, но ещё больше новых директоров. У них были другие заботы – поработать и «стартануть» в губернаторы. Вот молодой Комаров мог поднять ВАЗ, но «весьма кстати» появились французы. Надежды на подъём российского дизайна на ВАЗе больше не питаю. Дизайнеры озадачены поиском «креатива», а не созданием приличного дизайна новых моделей. ИЖ – между корейцами и старыми выкидышами с ВАЗа.

Мотоциклы и мотороллеры истреблены как тараканы. Радиоаппаратуры, телевизоров, фотоаппаратуры, видеокамер и DVD российских нет. Ничего нет. Чем гордиться? Вот специфика дизайна.

С.Х. Автор дизайна промышленных продуктов часто остаётся за кадром. Широкая публика вообще не знает имён промышленных дизайнеров, зато всем известны имена псевдодизайнеров. Как Вам кажется, это нормально?

В.С. В шестидесятых появился отличный дизайн – суда на подводных крыльях. Алексеев – конструктор известен всем. Но что бы это было без дизайнера Фролова? Его кто-нибудь знает?

«Волга» ГАЗ-24 дожила до наших дней. Чуть-чуть поменяли фары, фонари, но образ то остался. Автора дизайна никто не знает. Не вина Лёни Циколенко, что машина устарела, а всё ещё живёт. В 60-х она была вполне совершенна. Витя Кряжев – кто знает, что он автор ВАЗовской «восьмёрки». Прозвали её «зубилом», ну и что?! Это был прорыв. Здесь надо сказать, что дизайн-проект, дизайн кузова был более сложным, т.е. не был таким сухим, как мы видим в металле. Боковина стала более плоской, чем в макете, по прямому указанию главного конструктора. Радиусы на сопряжениях поверхностей выполнены грубо, без переходных зон. Это безобразие было выполнено по указанию руководителя разработчика чертежа поверхности. Дизайнер был бессилён остановить этот произвол. Так же и я оказался бессилён против двух человек по прихоти которых, и при попустительстве главного конструктора, была «перевешена» дверь задка автомобиля «Нива» ВАЗ-2123, который стал потом «Шевроле Нивой». На первых образцах она открывалась в другую сторону.

Имена дизайнеров промышленных продуктов, которые живут в среде, в природе, в городе, в море, на реке, в воздухе, которыми человек пользуется ежедневно не известны ещё и потому, что дизайн предмета не стал авторским правом. Попробуйте опубликовать репродукцию картины, не указав автора. Через суд и при помощи комитета по авторским правам можно востребовать солидную компенсацию. Это в мире так. С дизайном у нас всё не так. Несколько лет назад на последней страничке инструкции по эксплуатации автомобиля на ВАЗ стали публиковать имя дизайнера автомобиля. Но это было только на автомобилях 2106 и 2107, продержалось это всего несколько месяцев, потом, видимо, это попало на глаза начальству очень важному и убрали. Всё. Принято всячески поносить, ругать и оплёвывать наши автомобили, даже в тех автожурналах, которые подпитываются ВАЗом. Бывают редкие попытки анализировать дизайн автомобилей новых моделей, но редчайший случай, если назовут имя дизайнера. Сёмушкин удостоился этой чести однажды в журнале «За рулём». Второй случай – встречал я имя дизайнера Рузанова Андрея в связи с «Ладой Революшн» - другого не припомню. В одном издании была автореклама Ярцева Владимира, как автора дизайна «десятки».

Конечно, это не нормально. Ну не издать же закон – если упоминаете внешний вид, то обязательно называйте имя автора дизайна, иначе тюрьма, господа журналисты.

С.Х. Кого из коллег (российских и зарубежных) Вы считаете достойными звезды на аллее славы дизайна?

В.С. Аллея славы:

- Кряжев Виктор – ВАЗ 2108 (Россия)
- Циколенко Леонид – ГАЗ 24 «Волга» (Россия)
- Фролов Олег – суда на подводных крыльях КБ Р.Алексеева (Россия)
- Рузанов Андрей – «Лада Революшн» (Россия)
- Джорджетто Джуджаро «Италдизайн» (Италия)
- Лапин Порше (Германия)

Аллея позора:

- Лобанов Евгений – ВАЗ 1118 «Калина» (Россия)
- Синельников Сергей – «Питер Турбо» (Россия)

С.Х. Продукты промышленного дизайна СССР, которые по Вашему мнению незаслуженно недооценены?

В.С. Ту-104, суда на подводных крыльях: «Ракета», «Метеор», МиГ-19, Су-7, МиГ-21, МиГ-25, МиГ-34, Як-18, Як-59, Ли-2, Т-34.

С.Х. Как Вам кажется, с чем связано пренебрежение эстетикой в нашей культуре? Почему эстетика в целом и стиль в частности у нас до сих пор не считаются большой ценностью?

В.С. Пренебрежение эстетикой связано с очень низким культурным уровнем. Гигантское расслоение народа России было всегда. С одной стороны богатство и возможность

пользоваться всеми благами жизни и нищеты, борьба за существование (лишь бы выжить). Трагедия современной России – богатство получили люди не нуждающиеся ни в культуре, ни в эстетике, люди с психологией преступника. Богатством владеют 10% населения, остальное – нищета.

Не считается большой ценностью всё российское, всё импортное очень даже считается большой ценностью. Прежде всего пренебрежение культурой, сплошная пошлость и цинизм, тут уже не до эстетики. Уровень культуры современной России – «Дом 2», Петросян со Степаненкой.



С.Х. Дизайн – сфера деятельности, слабо поддающаяся регламентированию, поэтому на неё власти всегда смотрели (и сейчас смотрят) с недоверием. Становление профессии происходило у Вас на глазах и при Вашем участии. Как это было?

В.С. Ничего не производим, продаём только нефть и газ, природные богатства, нет нужды в дизайне. Будем производить, будем продавать, дизайн потребуется, власти на дизайн никак не смотрят. Один раз власть посмотрела. Это был Хрущев Никита. Он издал указ о внедрении методов художественного конструирования в промышленности. Вот это и

стало становлением профессии. Все начальники взяли под козырёк. Работая на гигантском авиазаводе, я увидел, как мгновенно стали преобразовываться цеха. Стали отмывать стеклянные фонари на крышах, красить стены и станки – обязательно в зелёный цвет. Потребовались художники, но в схемах должностей на заводах не было таких штатных единиц, вот и стал я подснежником, после нескольких лет работы на станках. Нужно было как-то оформить цех, красный уголок т.е. место отдыха и идеологической пропаганды, надо было помогать оформлять стенгазету, писать объявления на больших щитах, чтобы люди уходя или приходя на работу видели необходимую информацию. Так даже я стал «доморощенным» абстракционистом. Раскрашивал полутораметровые планшеты в разные цвета и писал белой гуашью тексты объявлений. Так получил порцию критики в городской газете, с посещением моей комнаты в общежитии целой делегацией с присутствием участкового, с целью обнаружить абстрактную живопись, и обнаружили! Спас меня Чернобровцев А.С. Он был вхож в обком партии, откуда позвонили на завод, чтобы меня оставили в покое.

В изостудии иногда появлялся один руководитель конструкторского отдела по новой технике авиазавода, вот он и пригласил меня на работу художником-конструктором в свой отдел. Это была отличная школа, хотя и не очень долгая, так как решение поступить в Мухинское было непреклонным, как меня ни отговаривали, предлагая поработать ещё год-другой. В трудовой книжке так и записано: конструктор-художник, боялись пока называть наоборот!

После Мухинского уже поступил на ВАЗ. Я обнаружил, что в штатном расписании нет моей профессии. Я очень переживал, пришлось много посражаться за нормальное название моей профессии. Название – это одна сторона, а вот утверждение себя в среде конструкторов – это отдельная история.

Трудно всё это происходило. Вплоть до того, что конструкторы не принимали мой проект интерьера. Я выполнил на больших планшетах все элементы интерьера будущей «Нивы». Аэрографом, с передачей фактуры кожи или пластмассы, в чёрно-белой графике со светлыми тенями, бликами на стёклах приборов. Всего 6 планшетов, всё в натуральную величину. Главному конструктору Соловьёву Владимиру Сергеевичу (светлой памяти) доложили, что дизайнеры там нафантазировали, не принимаем в работу. Главный пришел, посмотрел, хмыкнул и ушел ни слова не промолвив. Как я потом узнал – он дал задание всем конструкторам по интерьеру нарисовать самим, так как они считают нужным. Через несколько дней всё было выставлено в большом светлом зале (в т.ч. и наши планшеты). Собрались все авторы у своих шедевров. Ждали долго. Соловьёв пришёл. Воцарилась тишина, долгая, бесконечная. «Ну, всё понятно? Работайте! Делайте СВОЁ дело!» И ушёл. Многое после изменилось, стало всё гораздо проще. Я почувствовал себя победителем, но никак не проявлял - никаких намёков, никаких упрёков с моей стороны. Некоторые конструкторы и пожилые даже потом подходили ко мне и извинялись: «Прости, извини, Валерий. Я не хотел участвовать в этом позоре, но начальник приказал, пришлось». Я говорил: «Ну ерунда, забудь, давай подумаем как сделать получше».

Вот так. Светлый был человек и мудрый. Таких главных больше не было в моей жизни, к сожалению.

Профессия стала более менее известная, но дизайнер-художник для общественного сознания и особенно для начальственного понимания ничем не отличался от обычного, скажем, инженера. А зря! Кто-то сказал, что художник рождается один из тысячи. Мне кажется, что не из тысячи один, а из ста тысяч. А дизайнеров-художников и того меньше. Эта профессия более сложная, чем просто художник. Без понимания техники, без знания

техники, без способности конструировать – дизайнера быть не может. Слабенький дизайнер может быть только стилистом, в самом примитивном качестве.

Я знаю многих хороших ребят, делают красивые картинки, фотошопят лихо, цвет, блики, даже что-то интересное в форме и элементах. Но стоит только перевести в макет, в натуральную величину, получается ерунда. Грубо, непропорционально, не интересно. Некоторые (даже многие) руководители, которые прошли по нашим дизайнерам, требуют много вариантов, много красивых картинок. В свою очередь шефы представляют их своим шефам, те – самым главным шефам... Все работают! Но ничего похожего на дизайн в этой суеде нет. Замысел должен созреть в результате работы дизайнера, как бы для себя. Варианты нужны ему самому для отработки, постепенной «доводки», а не для показухи.

Насколько я знаю, дизайн изделия в нашей стране утверждает руководитель предприятия, или его хозяин на свой вкус. Раньше это был партком, обком, министр наконец. Как промежуточный этап был худсовет ВНИИТЭ. Сейчас стало вроде бы попроще, но не лучше. О каком становлении профессии можно говорить, если результат оценивает человек без понятия о дизайне, полагаясь на якобы свой вкус, или на то, что он как будто знает, видел и понимает больше коллектива дизайнеров.

ОБ АВТОМОБИЛЕ

С.Х. Автомобиль, наверное, по-праву считается квинтэссенцией и дизайнерской и технологической и конструкторской мысли. Вы всю творческую жизнь связаны с автомобилем. Чего по-Вашему в автомобиле больше: стиля или дизайна в академическом понимании?

В.С. Автомобиль, самолёт, корабль, да это квинтэссенция дизайнерской и конструкторской мысли. Легковой автомобиль – это особое существо. В основном – это личное имущество, это незаменимый помощник, это друг, это член семьи, часто это престиж, самоутверждение, демонстрация своего превосходства. Работая над дизайном автомобиля, художник должен ясно понимать своё задание. Что задано разработать. Если это массовый автомобиль – это один подход, если это престиж класс – совсем другой. Большая удача для дизайнера найти пустующую нишу в огромном мире автомобильного рынка. Если просто меняется модель без изменения платформы, здесь требуется в основном стилевое решение. Если разрабатывается новый продукт, с какими-то новыми особенностями – здесь требуется дизайн в полном смысле.

С.Х. Какой автомобиль (или автомобили) в истории дизайна, по Вашему мнению, заслуживают особого места? И почему?

В.С. Автомобили Италии и Германии 30-40-х годов прошлого века заслуживают особого места, потому что это был резкий скачок в дизайне автомобилей. От примитивного, сугубо технического набора объёмов, кое-как состыкованных к цельной, пластически гармоничной форме, к единому объёму. Последующие 80 лет – это поиск нюансов. Я имею ввиду массовый автомобиль. В мире прототипов – масса летающих тарелок, но лучше «Модуло» Пининфарины я не знаю.

С.Х. Вы руководили отделом дизайна кузовов на АвтоВАЗе. Насколько должность руководителя совмещалась с творческой деятельностью?

В.С. Должность руководителя никак не совмещается с творческой деятельностью. У Димидовцева была хорошая идея: создать творческие мастерские под конкретных дизайнеров. Таких набиралось несколько: Ярцев, Рузанов, Лобанов, Плешанов, Селин, Сёмушкин. Но закостенелая система, унаследованная от бюрократического застоя с одной стороны, с другой – увлечённость своей собственной творческой деятельностью – всё это похоронило эту хорошую идею.

Создано было два отдела дизайна автомобиля. Одним из них был назначен Сёмушкин, другим – Лобанов. В отделах велась работа над всем автомобилем, т.е. и кузов и интерьер. В результате мне досталось руководство дизайнерами, работающими над множеством тем, плюс курирование постановки на производство семейства автомобилей 2110. В результате, вместо дизайна – планы, графики работ по десятку тем, протоколы совещаний совместно с конструкторами, дисциплина, техника безопасности, пожарная безопасность, снабжение материалами, задания каждому дизайнеру, отчёты по работе, действующее производство, т.е. надзор и решение проблем на конвейере, касающихся качества, оперативки у своего начальника, совещания у главного конструктора, совещания в других т.е. в конструкторских подразделениях, патентоведение разработок, работа в аэродинамической трубе по доводке макетов, участие в изготовлении демонстрационных макетов и выставочных автомобилей. Короче – не до творчества. Это вкратце, я ещё не всё перечислил. Один план составить - можно 3-5 вариантов носить начальству на подпись. Работа над новой «Нивой» была за мной, я сам этого хотел. Поэтому, только после работы в основном. Всё просто. Рабочий день закончился, все уходят, гасишь лишний свет (мастерская 120 метров в длину), инструмент в руки и к макету. Надо проверить, что сделали макетчики за день, найти хотя-бы вчерне решение каких-то зон макета, подготовить фронт работ на следующий день мастерам макетчикам.

Мне всегда везло, со мной работали в основном классные ребята. Нарисовать или вычертить какие-то сечения для передачи в другие КБ для изготовления демонстрационного макета – с интерьером, с полной имитацией настоящего автомобиля. Это конечно всё делается в цехе, но обязательно с участием автора и не редко уже в две смены.

С.Х. Вы не только автор дизайна «Нивы», но и самой концепции кроссовера. Когда Вы придумали «Ниву», Вы осознавали революционность своей идеи? И какими ещё своими проектами Вы гордитесь?

В.С. Когда работали над «Нивой» слова «кроссовер» не знали. Единой концепции у всех участников не было. Все перипетии подробно изложены в книге «Высокой мысли пламень», она наверное есть в Интернете.

Задание было – разработать автомобиль для сельской местности. Не для села, а для местности. Если бы для села, то может быть надо было сделать очередную «Вольну» - с брезентовым верхом. Так, кстати, многие и представляли себе будущий автомобиль. Революционность своей идеи я не мог осознать, но очень хорошо знал, что такое «сельская местность». Пришлось конфликтовать со своим начальником, не смотря на то,

что я его очень уважал за талант, но даже гении могут ошибаться. Когда он увидел первые эскизы, особенно когда я уже наполовину сделал аэрографом рисунок, он очень разозлился и приказал: «срежь (с планшета) и прекрати!». Срезал, но не прекратил. Сделал сам макет в масштабе 1:5. О макете узнал главный конструктор Соловьёв и пришёл посмотреть. Когда убедился, что всё сделано в масштабе и проработано предварительно в компоновочных схемах в натуральную величину т.е. посадка, агрегаты, бензобак, запаска и т.д., сказал: «Делай макет в натуральную величину. В августе встретимся». Это был май 1972 года, 5 число. В августе был техсовет. Главный приказал закрыть чехлом макет открытого варианта с брезентовым верхом (который тоже разрабатывал я). Дизайн будущей «Нивы» был утверждён с замечаниями, на устранение которых был дан месяц. Такое было начало. Далее были изготовлены опытные, ходовые образцы, которые были уже представлены генеральному директору, затем министру, затем Брежневу. Он и сказал, хлопнув ладонью по крыше: «Делайте этот автомобиль». Перед этим минут 20 катался неизвестно где, на ужас и страх охранников.

Своим проектом я не горжусь, а сожалею, что не удалось что-то довести, доработать, сделать лучше.

С.Х. Во многих странах мира есть фан-клубы «Нивы». Они с Вами как-то контактировали?

В.С. Иностранцы Фан-клубов «Нивы» есть даже в Японии. Где они взяли 6 автомобилей неизвестно. Никто из них со мной не контактировал. С российскими встречался и я ими восхищаюсь.

С.Х. На автомобиле Chtvrolet «Niva» после рестайлинга нанесён логотип ателье Bertone. Вы – автор дизайна автомобиля, а Bertone лишь тюнинговали обвес. Вам не кажется, что это если не обман потребителя, то большое лукавство?

В.С. «Бертоне» сделал очень хороший обвес. Нечто подобное делали и мы за десять лет раньше Бертоне. Были изготовлены образцы и демонстрировались на многих выставках и автосалонах, но мимо нас (директор СП) заказал то же самое итальянцам. Это не обман потребителя, а рекламный ход. Рыба хорошо клюёт на «железную» блесну, а не только на живца. На пластмассе написано «Бертоне», но кто же напишет на металле «Сёмушкин». Да и фамилия не звучная. Семён, Сёмушка, любили видно моего предка. Явно был не барин, а свой мужик. «Лада дизайн» можно было бы написать где-нибудь.

Примечание DN.

По иронии судьбы, обвесы к "Шеви-Ниве" делал практически в одиночку тоже "наш человек" - украинец Алексей Цаплий, на тот момент работавший на Бертоне. Об этом мы писали [здесь](#).

И ещё - [интервью 2008 года с Алексеем Цаплием](#).

С.Х. В нашей промышленности путь автомобиля от идеи до конвейера занимал долгие годы, а потом автомобиль производился лет 40 с минимальными изменениями (как

например «Волга» Леонида Циколенко). Это длительное моральное старение продукта как-то учитывалось при проектировании?

В.С. Да, я отлично представлял, что автомобиль будет долго выпускаться, даже составлял график модернизации с учётом износа штампов. В среднем это миллион штамповок, если программа 50 тысяч в год, то через 20 лет штамп надо всё равно новый, поэтому за 5 лет до этого срока надо начинать подготовку производства, значит, разработку дизайна нужно ещё раньше на 5 лет выполнить.

В те годы был один автомобиль – это «Жук» немецкий уже 35 лет выпускался, последние годы в Бразилии. «Жук» тоже заслуживает «особого места».

Избавить дизайн автомобиля от морального старения частично можно, не применяя остромодные решения, которые очень быстро стареют. Например, сейчас модны огромные фары, до середины капота, но уже эллипсоидные или светодиодные фары не требуют такого огромного объёма.

С.Х. Какие характерные особенности можно выделить именно в российском автомобиле? Что делает его самобытным?

В.С. Положительных особенностей в российском автомобиле я выделить, при всём желании, не могу. Есть некая простота, но это не лаконичность, а простоватость. Положительным можно считать приспособленность российских автомобилей к плохим дорогам, а некоторых автомобилей и к бездорожью.

ОБ АВТОВАЗЕ

С.Х. Вы многие годы отдали работе на Волжском автозаводе. Как в любой работе были курьёзные и прорывные моменты?

В.С. Разработаны «Новые» автомобили 2105 и 2107. Совещание у главного дизайнера прервалось звонком: «К вам едет главный инженер прессового производства Крауш». Осмотрев очень внимательно образцы, он буквально вскрикнул: «Ну, Марк (Демидовцев), ну молодчина! Ты переплюнул все ФИАТы! Ну молодец, всё поменял, всё новое! Ну что же ты крышу то не поменял? Для меня это самая простая деталь и не поменял, а вот двери и проёмы – это же самое сложное! Зачем же ты проёмы то поменял?». От ФИАТа 124 крыша дожила до 2011 года.

О прорывных моментах ниже.

С.Х. Расскажите о проектах, которые, по Вашему мнению, были интересными и передовыми, но в серию не пошли?

В.С. Проект плавающего автомобиля. Очень интересный и уникальный был проект. Стопроцентная унификация по агрегатам почти не требовала подготовки производства, только некоторое увеличение объёма на количество новых автомобилей. Новым был кузов и, конечно, я тоже принимал некоторое участие в разработке дизайна его, но главным

разработчиком был Саша Кудряшов. В последствии перешёл он полностью на дизайн по-настоящему летающих и плавающих транспортных средств в другом городе.

Вот это была настоящая ниша, не заполненная до сих пор. Автомобиль мог бы, и сейчас пользоваться огромным спросом, не только в России. Аналогов массового производства подобных автомобилей нет. Автомобиль был почти доведен, т.е. прошёл все испытания. Мог быть несколько доработан дизайн кузова и интерьера, а все системы работали отлично. Автомобиль за счёт своего двигателя плавал со скоростью 5-7 км/ч., управлялся своим рулевым механизмом и двигался за счёт колёс, без дополнительных систем. Не нашлось денег на подготовку его производства, не нашлось так же так называемого «заказчика», а государству было не до того, началась приватизация и т.п. Когда уже всё приватизировали, мы обратились с Кряжевым Виктором с предложением доработать дизайн к своему высокому начальству (зам. Генерального по развитию), но поддержки не нашли.

Далее. Кроме базового автомобиля, известного теперь как «Шевроле Нива», были разработаны и модификации как-то: фургон, пикап, кабриолет «Люкс». Разработана вся КД, изготовлены образцы, испытаны, показаны на автосалонах. Показаны вице-президенту GM, который был удивлён и восхищён. «Будем выпускать» - это его слова. Но! Всё слова, слова, слова... Не только не выпускают модификации, но и не выпускают «Шевроле Ниву» за пределы России. Более того, мы, т.е. ВАЗ, должны были прекратить выпуск старой «Нивы». Спасибо Прусову П.М. и антимонопольному комитету – сохранили выпуск, но в очень урезанном по количеству виде. Что это – курьёз или что-то посерьёзнее?

С.Х. Кое-где натыкаюсь на информацию, что один из прототипов «Нивы» послужил прообразом для Honda HR-V. Насколько это так?

В.С. Это полностью так. Было несколько делегаций от Хонды. Главный конструктор заявил, что будем разрабатывать новую «Ниву» совместно с Хондой. Японцам на радостях всё показали. У нас было несколько вариантов уже в демонстрационных макетах, всё они это видели. Я считаю, что Хонда и не собиралась с нами вместе ничего разрабатывать, а им было важно узнать, представляем ли мы им опасность в смысле конкуренции. Они и узнали то, что им нужно.

С.Х. Сможет ли современная LADA в условиях жесточайшей конкуренции стать полноправным игроком на автомобильном рынке?

В.С. «Лада» была полноправным игроком на автомобильном рынке. Мы экспортировали более 130 тысяч автомобилей на экспорт. Сейчас в несколько раз меньше. Утрачена дилерская сеть. Сейчас вернуться на рынок (мировой) очень будет сложно, да и не вижу, что это кому-то нужно.

С.Х. Как Вам кажется, каковы перспективы российского промышленного дизайна в целом и автодизайна в частности?

В.С. Перспективы российского промышленного дизайна в целом появятся только если появится промышленное производство. Пока есть нефть и газ, необходимости в производстве качественных изделий или товаров государство и правительство не видит.

Автодизайн ещё теплится, даже в чём-то развивается. Компьютерное проектирование не исключает талант художника. Но если за талант будут платить «как всем», то как все и рисовать будем.

С.Х. Ещё раз спасибо за Вашу готовность ответить на мои вопросы. Письменно интервью брать крайне сложно. Мне кажется, что об этом всё нужно рассказывать, потому что и студенты дизайнерских ВУЗов, и современные профессионалы крайне мало знают об истории нашей профессии. И создаётся общее ложное впечатление, что дизайна у нас никогда и не было...

В.С. Дизайн у нас был и, надеюсь, будет.

Р.С. Я всё изложил довольно подробно. И не только для публикации, а больше для Вас, Сергей Петрович. Чтобы были ближе к реальности Вы. Посылаю это как автограф. Всё можете использовать на своё усмотрение. Только, пожалуйста, тактично.

С уважением, Валерий Сёмушкин.

ФОТОГРАФИИ







































