

ВЕРТУШИЕ КОЛЕСА



Спецвыпуск № 16

"ВАЗ-2106" — "народный автомобиль", "шаха" — самый популярный и, по мнению многих, самый надежный из всех ныне выпускаемых Волжским автозаводом. В мире немного автомобилей фирм, которые бы производили и, главное, продавали без какой-либо существенной модернизации одну и ту же модель машины более четверти века.

Наш корреспондент встретился с человеком, который лично участвовал в разработке дизайна вазовского долгожителя (чем в основном "шестерка" и отличается от предшественника — "ВАЗ-2103"). В частности, такие элементы экст- и интерьера машины, как оригинальные облицовка фар, бампер, панель приборов, обивка дверей, — плод именно его творческого воображения.

Сегодня Владимир Алексеевич Антипов на пенсии. Но его активность повыше иных тех, кто в строю. Теперь он всецело отдается своей давней и главной страсти — рисует, ведь он всегда был и остается художником. В минувшем году Владимир Антипов провел в городе несколько персональных выставок, которые принесли ему известность не только в среде коллег по кисти и мольберту. Кроме живописи, у него есть также масса других увлечений.

Ну а автомобили?.. "Да я на них даже не смотрю, — признается Владимир Алексеевич. — У меня есть машина, но с июля, я подсчитал, выехал на ней шесть раз. На дачу люблю на теплоходе плыть, очень мне нравится на теплоходе".

Такое отношение к машинам, однако, не помешало Владимиру Антипову за 15 лет работы в вазовском дизайн-центре получить одиннадцать авторских свидетельств за новации в сфере автодизайна, в том числе в период создания потомка "шестерки" — "ВАЗ-2105".

ПОСВЯЩЕНИЕ В ДИЗАЙНЕРЫ

Мастерская Владимира Антипина — обычная однокомнатная квартира старомосковской планировки. На стенах, на полу висели, стояли, лежали готовые и незаконченные работы.

Детально вспомнить то время, когда еще никто не знал и даже не представлял, что такое "ВАЗ-2106", оказалось не просто. Тем более что работа по модернизации "Жигулей" третьей модели в почти 30-летнем вазовском стаже Владимира Антипина места заняла — чуть. Однако тем дороже эти воспоминания.

В то время слова "дизайнер" в русском языке не существовало. Тем не менее специалисты этого профиля были — их готовили, в частности, в высших художественно-промышленных училищах в Москве и Ленинграде, такое образование получил, например, создатель "Нивы" Валерий Семушкин. Однако как раз в одно время с Владимиром Антипиным в вазовский прототип дизайн-центра примили много выходцев из педагогических институтов, художественных училищ, вузов самой различной направленности. И из разных регионов: из Москвы, Краснодарского края, с Украины. Владимир Антипов закончил Ивановское художественное училище и приехал в Тольятти, отработав год по распределению в школе во Владимирской области учителем рисования и черчения.

Вот как об этом рассказывает сам Антипов:

— Впервые я приехал сюда в 1963 году, искал себе место на жительство (ВАЗа тогда и в помине не было). И как-

то сразу все понравилось — город новый, на большой реке. Был март, меня на лыжах покатали: лес в снегу, сказочный... В общем, осенью я в Тольятти приехал окончательно. Устроился в 19-ю школу, немного поработал. Затем ушел на завод "СК".

На ВАЗ пришел в 67-м году. Меня взяли сначала просто художником-оформи-

телем. Но так получилось, что моя мастерская располагалась в одном здании с тогдашним дизайн-центром на улице Победы. И я частенько заходил туда пообщаться. К слову, в том помещении раньше прачечная была — помню кафельные стены, умывальник при туалете. Ребята там рисовали, и макеты лепили. И вот однажды руководитель дизайн-центра Юрий Викторович Данилов предложил мне попробовать по импортным образцам, журналам "набросать" внешний вид автомобиля. Я сделал несколько планшетов акварелью, гуашью. Данилов показал их главному конструктору Владимиру Сергеевичу Соловьеву, и меня взяли.

БИТВА С "КОПЕЙКОЙ"

— С самого начала пробовали работать по модернизации первых серийных моделей "ВАЗ-2101", "-02" и по микролитражкам. Этих микролитражек типа "Оки" тогда наделали тьму. При том что нищета страшная была, какой там полет фантазии! Говорят, например: нужны новые передние подфарники, но они должны быть скомбинированы из задних фонарей такого-то автомобиля. И все — "варьирай".

В 1974 году начали работать над модернизацией "третьей" модели. Как та-кой специальной рабочей группы для этого не было. Задания раздавали индивидуально. Это уже на более поздние модели формировались отдельные коллекти- ты разработчиков. А еще позже отдельная группа создавалась на каждое направление: интерьер, электрика, тормоза и так далее. Нам же просто выдали техзадание: должно быть то-то и то-то, минимум изменений, но чтобы было что-то новое.

Нигде в мире мощных широких бам-

перов еще не делали, но стали появляться всевозможные пластмассовые и резиновые накладки. Мы журналы посматривали, и хотелось, конечно, соответствовать передовым зарубежным аналогам. Так появился "шестой" бампер с боковыми накладками из черной пластмассы.

Сказали: решетку радиатора, передок

городкой. А наши соседи — одни металлические, другие куют — грохот, скрежет, загазованность, аж глаза слезятся. Условия не то что не для творческой работы — просто усидеть трудно. Кроме того, помещение не приспособлено под наши нужды: того нет, за этим надо идти в соседний корпус.

Но это еще ничего. Когда строили кор-

ХУДОЖНИК бессмертной "шестерки"



оставить как есть и в то же время как-то "поиграть", внести новизну. Но несильно, иначе нужны будут новые пресс-формы и т.д. Технологи жестко следили — минимум изменений. И мы выполнили их требования. Пластмассовую облицовку фар сначала сделали плоской, потом скошенной, потом... В конце концов остановились на утопленных в "квадратах" фарах, что и вышло в серию.

Пока я занимался фарами, задние фонари видоизменял Владимир Эрастович Степанов. Это он сделал их такими оригинальными, с подсветкой номерного знака. Сейчас бы их обязательно запатентовали и правильно сделали, потому что я ничего подобного ни тогда ни потом не встречал.

Трудности с "шестеркой" были еще в том (как, впрочем, и с "тройкой"), что делали ее на базе все того же "ВАЗ-2101". А "ФИАТ-124", "прадородитель" "ВАЗ-2101", был признан лучшим автомобилем 1966 года. И такой он был простой, такая за-конченность — ни кему не "привяжешься", ничего не переделаешь, все только ухудшает. Бились с ним отчаянно. Едва сделали из него "ВАЗ-2101". Да что там за изменения — микроскопические. Попробовали для "шестерки" сделать большой бампер из пластмассы — технологии отвергли сразу: вы что, какая пластмасса, откуда? Ее за границей надо заказывать — это доллары...

АТМОСФЕРА

А вот в каких условиях создавались шедевры советской автомобильной промышленности того времени. Шедевры без тени иронии. И в смысле качества, и в отношении дизайна. Снова вспоминает Владимир Антипов:

— Когда из прачечной мы перебрались в КВЦ, наша территория была отделена от остальных участков обычной пере-

пус КВЦ, там даже попить было негде. Подошли мы как-то к представителю парткома: мол, неужели трудно нам бачок с водой поставить, чтобы мы не бегали на улицу снег глотать (от загазованности на коже какое-то раздражение появлялось: выскочишь на мороз — как иголки в тело вонзаются). А он меня так по плечу похлопал и говорит: "Молодой человек, вы что же думаете, коммунизм без трудностей строится?"

Но через эти трудности все заводчане прошли, поэтому о них даже и говорить не стоит.

Общение с заграницей, чтобы перенять опыт, традиции, было очень скучным. Импортных автомобильных журналов тоже мало, какая информация поступала — изучали жадно. Покупали какие-то зарубежные образцы в отделе испытаний. Смотрели на детали интерьера, цветовую гамму — разводили руками: здорово! А у нас — вот есть черная пластмасса и есть коричневая. Или закладывали для поисков внешней формы один-два макета будущего автомобиля, а вот на "Форде", рассказывали, — 10-12! И в режиме строжайшей секретности: никого из посторонних к ним не подпускают, охраняют строго военного секрета. У нас же, только когда мы переехали в 50-й корпус, выставили охрану. До этого все кому не лень ходили. Кого мы только не перевидали: руководство страны, артисты, туристов, космонавтов...

ВНЕ РАБОТЫ

Как уже было сказано, Владимир Антипов проработал в дизайне-центре 15 лет, а потом еще почти столько же — в отделе техдокументации, где делают каталоги запчастей, иллюстрации, большие цветные плакаты по устройству автомобиля и т.д.

Чем живет Владимир Антипов сегодня?

— Своей привычной жизнью. Рисую. Лыжи очень люблю, хоть каждый день мог бы ходить в лес. Есть спортивный велосипед — тоже не простоят. Лет десять назад теннис освоил, чтобы жене компанию составить (а то она часто на корте без пары оставалась). Мы с ней снимаем раз в неделю на полтора часа зал в школе и играем вдвоем в свое удовольствие. Если бы еще платили нормальную пенсию...

Но несмотря ни на что, хоть и детство было трудное, мне почему-то всегда кажется, что все у меня прошло прекрасно. Я с удовольствием все вспоминаю, навещаю друзей. И меня часто приглашают.

Конечно, из сидящих сегодня за рулем "шестерок" мало кто знает, что объединяет их с художником Владимиром Антипиным. Это и не хорошо, и не плохо, просто — жизнь.

Игорь Кулагин.

