

Этот вредный Семушкин



В гостях у «ПС» – человек-легенда, дизайнер, нарисовавший ту самую народную «Ниву», которую до сих пор народ не разлюбил, – Валерий Семушкин

Выпускник факультета промышленного искусства ЛВХПУ им. В.И. Мухиной, автор концепции дизайна кроссовера, дизайнер ВАЗ-2121 «Нива» и Chevy NIVA.

Не чайник

– Одни дизайнеры придумывают чайники, другие – рисунки для ситца или обоев. И в большинстве они не оставляют своих имен в истории дизайна. Вы оказались брендом, который вместе со своим производением получил известность на долгие годы. Могли ли вы предположить, что это произойдет, когда начинали работать над этим автомобилем?

– Ну что вы: тогда даже понятия не было о том, чтобы как-то возносить себя. Да и работали мы, в общем, в закрытом режиме. Никто из нас никогда никаким корреспондентам ничего об этом не рассказывал. Я был просто очень рад, что мне досталась эта тема. Не просто фартук заднего колеса нарисовать, а автомобиль для сельской местности придумать. Было нас тогда четыре дизайнера на всем заводе: Марк Демидовцев, Владислав Пашко, Игорь Гольчевский и Семушкин. Я поступил на ВАЗ 6 сентября 1971 года.

– Сразу после Мухинки?

– После Мухинки. На распределение к нам приезжал Марк Васильевич Демидовцев. Он и сам заканчивал Мухинское училище. Учился он восемь лет, потому что начинал в Школе мастеров. Это было послевоенное время, и стране необходимо было иметь большое количество мастеров-реставраторов. Реставраторов по металлу, по дереву. Нужно было восстанавливать здания, интерьеры, мебель. Школа готовила мастеров, которые могут воплотить замыслы архитекторов. Потом наиболее способных из них в Мухинке переводили на высшее образование. Марк Васильевич заканчивал факультет, студентов которого мы, металлисты, называли «деревянщиками». А вообще-то это был факультет художественной обработки дерева, проектирования мебели и интерьеров. Но поскольку Демидовцев – человек упорный и упрямый, он и дипломную работу выполнил из металла. Когда в управлении главного конструктора отмечали его 50-летие, мы ездили в Ленинград и пытались найти в подвалах Мухинского училища его дипломную работу. И отыскали. Это был комплект пляжной мебели из металла. Раскладные шезлонги. Зонтик. Ткани от них, конечно, кто-то в свое время приватизировал, а металлические каркасы сохранились. Мы вытащили два каркаса на свет, пытались их снять для кино, но это были уже совсем не киногоеничные объекты.

Про людей

– Валерий Павлович, мы же про Семушкина рассказ ведем...

– А я так и говорю: про людей, про завод и самую малость про меня. На Павловский автозавод Марк Васильевич попал уже как дизайнер, хотя такого слова тогда у нас еще не было. Там он спроектировал автобус, который в то время они показывали на автомобильной выставке в Ницце. Ничего себе, да? И он там даже диплом получил. Мне ребята говорили, что диплом был за успехи водителя, за его мастерство вождения. Но автобус в дизайнерском плане был сделан действительно здорово и очень интересно. Вот с таким опытом Демидовцева и пригласил на завод Владимир Соловьев. В свое время Соловьев был главным конструктором легковых автомобилей на ГАЗе. Потом Поляков позвал его к нам в Тольятти. У нас он был первым главным конструктором.

Сначала стул

– Я правильно понимаю, что именно Соловьев в вашей судьбе сыграл очень большую роль?

– Конечно. И не только в моей. Мы работали в так называемом центре стиля на КВЦ. Это была площадка 20 на 20 метров, огороженная профилейными металлическими листами.

Рядом, за металлическими перегородками, – работающие станки. Никто их для нас отключать не собирался, чтобы нам хотя бы поговорить можно было. Там это все шумело, работало, краны ездили. Крановщица сидела над нашими головами, могла нам и ручкой помахать.

– С одной стороны – экстремальные условия, Валерий Павлович, а с другой... Вы же были молодыми людьми, и наверное, в этом для вас тогда был какой-то особый кайф?

– Было забавно, конечно. Но мы понимали, что цех – это явление временное.

– Вы сразу начали придумывать свой автомобиль?

– Приехал в Тольятти. Пришел на завод. Два дня – на оформление документов. Потом на работу. Пришел. Все спокойно. Марк Васильевич чем-то занят, на чем-то сосредоточен. Никто мне ничего не говорит. Походил я, присмотрел для себя стул. У него одна ножка сломана. Решил его отремонтировать. Я это делать умел. Потом отремонтировал стол.

– Было молодому дизайнеру чем заняться...

– Ну да, было. Гольчинский тоже со стула начинал. Это Пашко раньше нас пришел на завод и уже что-то там серьезное делал. Но вот приходит однажды в сентябре Марк Васильевич и говорит:

«Есть работа. Нужно очень быстро спроектировать легковой автомобиль. Две темы: микролитражка и автомобиль для сельской местности. Решайте, кто из вас за что возьмется, и потом скажите мне».

Сказал он это и убежал. Я ребятам говорю: «Мне микролитражка не интересна. Я ее уже делал на дипломной работе. Возьму автомобиль для села».

– По нынешним временам немыслимо. Вы же вроде бы и в дизайне новичок, вчерашний студент, зеленка.

– Вот и не совсем так. Во-первых, мне был уже 31 год. Я до Мухинского заканчивал техническое училище как токарь. Работал на авиационном заводе. Делал очень сложные детали. Это очень важно, потому что пришел на ВАЗ не просто пацан после школы. А во-вторых, Демидовцев знал, как готовят в Мухинском училище. У нас там были производственные мастерские, и мы все умели делать своими руками. Даже девчонки наши работали на токарном и фрезерном станках. Я во время учебы в Ленинграде после занятий четыре года работал дизайнером в центральном конструкторском бюро строительных машин. Так что у меня опыт был будь здоров.

Я деревенский

– Валерий Павлович, когда вы выбрали тему автомобиля для села, у вас уже были какие-то очертаемые идеи?

– Просто я знал, что такое деревня, что такое сельский труд, сельские дороги. Я в деревне родился. А задание было – сделать автомобиль с открытым верхом для сельской местности. Вовсе необязательно, что для сельского труженика.

– **А разница между тем и этим большая?**

– Большая разница. Для местности – значит, такой автомобиль может купить и городской человек, чтобы в село иногда выезжать. А для сельского труженика важно, чтобы у машины был кузов, чтоб туда можно было осенью бычка завалить и отвезти его на рынок продавать. Чтобы дрова можно было привезти. Потом это задание уточнялось: все-таки нужен был автомобиль для сельской местности.

– **Это расширило ваши дизайнерские горизонты?**

– Ну, с одной стороны расширило, а с другой – сузило. Конечно, я сразу начал делать какие-то почеркушки, рисовать эскизы. Они отчасти сохранились, но совсем немного. В один из дней Марк Васильевич сказал: «Эскизов хватит, надо делать макет в натуральную величину. Рисуй каркас под пластилин и дерево».

– **А вы к тому времени уже были уверены в том, что нарисовали то, что искали?**

– Я мог рисовать бесконечно. Здесь есть такой момент: когда-то нужно остановиться.

– **То есть лучшее – враг хорошего?**

– Как говорил Роден, отсечь все лишнее. Процесс, конечно, сложный, но вдруг в один момент у тебя появляется ощущение: что-то начинает вырисовываться. И тогда ты уже работаешь не над глобальной переделкой, а над нюансами. В сентябре было начало этого процесса, а к новому году, буквально за три с половиной месяца, мы уже сделали макет автомобиля с открытым верхом в натуральную величину.

Не получилось

– **Увидели вы макет и поняли, что все получилось?**

– Нет. Не получилось. Я сам так считал. Да и всегда у профессионалов есть информация о том, что уже сделали в мире на эту тему. Ну да, я сделал чуть-чуть по-другому, чем в то время делали японцы. Но это не значит, что сделал я лучше. И не лучше уазика, между прочим...

– **Это вы такой самокритичный или это было на самом деле так?**

– Во-первых, все было сделано слишком быстро. Во-вторых, я понимал, что есть задание и его нужно выполнить. А уж потом доказывать, что приказ был неправильный, как в армии. Было задание сделать открытый вариант с тентом, я это и выполнил. А затем было еще одно задание – выполнить масштабные макеты. Я вычертил чертежи и отдал их в работу модельщикам по дереву, металлу и граверам, которые были очень рукодельными ребятами. А сам в это время должен был наблюдать, как идет работа, и в общем-то был занят. Но решил, что пока другого задания нет, можно порисовать и другой вариант. Порисовать, как я сам себе представлял этот автомобиль, хотя задания такого не было.

Три макета

– Получается, вы делали три макета. Два – по заданию и один – по доброй воле. Работа о-го-го. Значит, ночей не спали, Новый год не справляли, все думали о будущем автомобиле?

– Ничего подобного. И спал, и Новый год справлял. И у меня к Новому году было хорошее событие – я получил отдельную однокомнатную квартиру, и ко мне как раз приехала жена. Так что все было нормально. Мы спокойно работали над макетами и компоновкой агрегатов. А однажды нам сообщили, что в центр стилия придет главный конструктор Соловьев. Мы, конечно, стали срочно наводить порядок: начальство же едет. К тому времени у нас уже стояли готовый макет в натуральную величину и масштабные макеты открытого варианта. Скромненько стоял и мой масштабный макет цельнометаллического кузова – закрытый вариант в пластилине. Скромненько стоял. Я думаю, что Соловьеву сказали, что там-де, в центре стилия, что-то такое делается. Обошел он все, посмотрел, подошел к этому макету: «Это что?» Я ответил, что представлял себе автомобиль для сельской местности вот так. «Ну хорошо. Сколько времени нужно, чтобы сделать макет?» – спросил он. Я сдуру сказал, что три месяца хватит.

– Вы ж уже привыкли в такие экстремальные сроки работать.

– Ну да, мы макет с интерьером за три месяца сделали, что уж, этот не сделаем, что ли? Соловьев сказал: в августе встретимся. И 20 августа встретились. По-моему, это было воскресенье, потому что в этот день кричать в цехе на КВЦ не нужно было – в выходные завод не работал, не было так шумно, как в рабочие дни. Народу было немного. Это был не технический совет. Это было совещание. Соловьев пришел раньше всех и сказал: «Закройте чехлом открытый вариант. Будем рассматривать ваш, не будем от него народ отвлекать, времени у нас не так много».

Особых споров на совещании не было. Соловьев велел макет сфотографировать и передать его для разработки геометрической поверхности и поверхности кузова, что и было сделано. А в это время я должен был сделать проект интерьера. И где-то в марте 73-го вышел первый опытный образец автомобиля с цельнометаллическим кузовом. Вот такие сроки были. Сейчас это немыслимо. Тогда не было бюрократии, не было никаких препятствий. Начертил – и в работу.



Переделать мир

– Смогли продвинуть свою идею, смогли выполнить все нужные макеты всего за три месяца... Это ваш упрямый сибирский характер?

– Да нет, Сибирь тут ни при чем. Но вот Марк Васильевич Демидовцев мне иногда, и правда, говорил: ну и вредный же ты, Семушкин.

– Потому что спорили?

– Потому что я всегда лез со своими представлениями обо всем. Ну вот что такое дизайнер?

– А что ж такое дизайнер?

– Это человек, который хочет все переделать по-своему. Я не хочу переделать мир. Но когда вижу какой-то предмет, который меня не очень устраивает, мне хочется его переделать.

– До сих пор?

– Ну да. Но тут вот еще в чем дело: на то, что ты сделал, придется смотреть всю жизнь.

– Ну на «Ниву» же вы смотрите?

– Ну я и смотрю на нее именно так: вот это бы я передел и это бы изменил. Правда, бодливой корове бог рог не дал.

– А что переделать хочется?

– Ну, например, боковую дверь. Она была в макете ни много ни мало на 50 мм шире. Но конструкторы сказали: эти дизайнеры ни черта не понимают, если сделать большую дверь, она будет провисать. Они и уменьшили дверной проем. Я с этим вопросом побегал, попрыгал: «Марк Васильевич, помогите!» Марк Васильевич тоже помочь не смог. Вот и все.

Дизайнер виноват?

– **Но вы-то знаете, что ваша дверь была удобнее...**

– Дизайнеры знают: придумать – это одно, но дотащить свою разработку до конвейера – совсем другое. А потом еще на конвейере отстоять. Не всегда получается. Приходится мириться и с дверью, и с фонарями... А потом люди будут смотреть на этот автомобиль и думать, что это дизайнер во всем виноват.

– **Ну да. Когда Юдашкин взялся за армейскую форму, народ же сказал: Юдашкин дурак. А там бюджет оказался не тем, и ткани на форму пошли совсем не того ранга.**

– Не того ранга... Одно дело девочек одевать. Другое – солдата. Это надо посидеть в окопе с этим солдатом. В поле переночевать несколько холодных ночей. На морозе постоять на посту. Тогда да. Тогда будешь знать, какая форма солдату нужна. Я считаю, что это был провальный проект. Ну что об этом говорить?

– **Валерий Павлович, когда ваша «Нива» сходила с конвейера, вы волновались?**

– Когда уже стало ясно, что она пойдет с конвейера, было приятно, что труд не пропал даром, что мы не зря дело делали. А если конкретно по качеству, то я отлично понимал, какое было качество, как неправильно были сиденья сконструированы, какие фонари передние были неправильные. Вот сейчас их сделали правильно. Хорошо, что что-то меняется. А как бы я сейчас сделал, кто меня об этом спросит...

– **Значит, не спрашивают. Но вот же недавно Стив Маттин приезжал поздравлять вас с 80-летием и говорил, что вы – эталон.**

– Однажды, после открытия мемориальной доски Марку Демидовцеву, нас принял Стив Маттин. И показал нам макет новой «Нивы». Потом спросил о нем меня. Я сказал, что мне не нравятся пропорции. Очень большая вздутая передняя часть капота. Такое впечатление, что там трехсот-сильный двигатель. Но его же там нет. И пропорции никто не отменял. Я уж не стал ему говорить про боковину, которая буквально вся изрыта рельефом. Стив Маттин спросил меня как профессионал профессионала, я ему так и ответил. Он, по-моему, даже немного обиделся. Хотя можно же было сказать: да все у вас, Стив Маттин, хорошо.

– **Ну, вы не из той породы, Валерий Павлович, чтоб от вопросов уходить. В свое время вы, наверное, сразу себе купили «Ниву»?**

– Как мог человек, у которого оклад 150 рублей, купить «Ниву», когда у него семья и двое детей, а у жены оклад 100? Это не для нас. Мы все для людей...

– **А сейчас у вас «Нива»?**

– «Шевроле». Я на ней на охоту езжу.

Охота пуще неволи

– **И часто вы на охоту?**

– Раньше ездили очень часто. И много лет. А сейчас практически все уголья приватизировали, и вообще, охота стала дорогим удовольствием. Но иногда все же охочусь.

– **Охота – главная ваша любовь в свободное время?**

– У меня свободного времени нету. Я 35 лет строю дачу.

– **Вот это долгострой... Да, есть чем заняться.**

– Есть чем. У меня несколько фотоаппаратов, несколько видеокамер, несколько этюдников, несколько начатых живописных работ.

– **А почему же вы свои картины нигде не показываете? Обидно.**

– Ну как никому? Соседи же видят. И дети с женой.

– **Живопись – отдушина?**

– А что такое отдушина? Отдушина – это когда человек замучен тяжелой неволей, а я неволей не мучен.

– **Признаюсь, что мне, сибирячке, Волга так родней и не стала. А вы стали волжанином за эти годы, Валерий Павлович?**

– Нет, я тоже не стал волжанином. Я всем сердцем люблю Ленинград. И Новосибирск. Там хорошие театры. И в мое время в Новосибирске были очень хорошие труппы. Во время войны из Ленинграда и Москвы в Новосибирск переехало много актерских семей, их так и уберегли. И вот какая-то наследственность там осталась. Я помню те спектакли. Я помню тот уровень. А оперный театр? Казалось бы, ну что мне до оперы, я из деревни приехал? Но было. И балет там хороший. И музыку можно было послушать... У меня в детстве мама играла на всех струнных инструментах. На мандолине лирические вещи. На балалайке как выдаст, тетки пляшут. Могла сама и инструмент настроить. На гитаре могла. Но на гитаре начинала играть – и сразу в слезы.

– **Воспоминания...**

– Муж погиб в сорок четвертом году. Ему 25 лет было, а ей 21. Я уже родился, а через 9 месяцев родилась сестренка моя. Заплачешь тут. Отец мой тоже музыке был не чужд, хотя и деревенский мужик. У нас был патефон, пластинок куча. Да еще каких пластинок!

Оперный театр

– А вы играете?

– Я в детстве играл на двухрядной гармошке. Мне мать ее купила. И нормально играл. И вообще, первый парень на деревне: на гулянках посадят пацана с гармошкой и танцуют, и поют. Я недавно купил гармошку. Пришел в комиссионный магазин, увидел эту красавицу – ну как ее не купить. Красивая очень. Ремонтировать пришлось. Я все восстановил. Теперь хорошо играет. Но я-то уже, оказывается, не могу, пальцы не помнят... А как же я раньше играл-то: «Раскинулось море широко...»

– Может, просто настроение еще не пришло. Будет какой-нибудь вечер, какое-то утро – и заиграете как раньше.

– Не знаю. Может, и так. Я восторгаюсь людьми, которые умеют играть. Я вот недавно сфотографировал пустырь у ДКИТ и нарисовал на нем в фотопше оперный театр. С куполом, как в Новосибирске. И в «Одноклассниках» его разместил. Мне знакомый мой автогонщик написал: «Ну, Палыч, ты Дон Кихот».

– Значит, и правда, Кихот.

– А как было бы здорово поставить на этой площади настоящий оперный театр. Вопреки всей этой архитектуре, коробочно-ящичной и диагонально-пирамидальной.

– Хорошая мечта. Правильная. А как у Семушкина – Кихота настроение перед вазовским юбилеем?

– У меня двойственное состояние. Может, потому что я по рождению Рыба. Как-то год назад я был на заводе на экскурсии. Нас провели по главному конвейеру. Я порадовался тому, что конвейер чистенький, все работают, все одеты хорошо, что стало светлее. Это меня радует. А вот то, что завод был наш, а теперь не наш, меня не то чтобы удручает, а убивает. Что мы продали этот автомобиль, было большой ошибкой. Что поставили его на производство, не дали проекту совсем исчезнуть, это хорошо. Да, автомобиль вернулся. Но он же не к нам вернулся. А к французам, к хозяевам новым. Сыну звоню: «Ты слышал, что завод выкупил все права и лицензии у «Дженерал Моторс» и «Нива» снова наша?» Сын мой, более здравомыслящий человек, отвечает: «Чему ты радуешься, отец? Ведь завод-то не совсем наш».

Наталья Харитонова