

Юрий Долматовский - визионер^{*)} и популяризатор

От редакции: 7 декабря 2013 исполнилось 100 лет со дня рождения к.т.н. **Юрия Аароновича Долматовского** (1913 – 1999), проработавшего в НАТИ / НАМИ без малого 30 лет с 1934 по 1963 г.г., (исключая 4-х летний перерыв в предвоенные и военные годы на ЗиСе и УАЗе). Он известен как талантливый новатор и автор опередивших своё время конструкций кузовов, концептуальных и стилевых решений автомобилей; как один из основоположников советской школы автомобильного дизайна; как педагог и популяризатор техники; как автор и иллюстратор многочисленных профессиональных и научно-популярных изданий об автомобилях - их прошлом, настоящем и будущем. Им были написаны 16 книг и несколько сотен статей для отечественных и зарубежных изданий. Он являлся членом Союза журналистов СССР, членом Союза дизайнеров СССР, состоял в художественно – конструкторском совете Минавтопрома СССР, был председателем автомобильной секции столичного Дома ученых, председателем методического совета факультета новой техники народного университета московских автомобилистов. После НАМИ Юрий Ааронович несколько лет работал заведующим отделом наземного колёсного транспорта №7 во Всесоюзном НИИ технической эстетики (ВНИИТЭ), а затем - заведующим лабораторией новых видов подвижного состава Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ) [1]. В связи с юбилейной датой ниже публикуется статья бывшего заведующего отделом НАМИ по вопросам интеллектуальной и промышленной собственности, патентного поверенного **инж. Ридера В.А.**, лично знавшего Ю.А. Долматовского, посвящённая юбиляру и его значению для развития автомобилизма в нашей стране.

В день своего 100-летнего юбилея Юрий Ааронович был назван на сайте журнала «Сноб» «...нашим первым и единственным автомобильным диссидентом» и охарактеризован как «человек без настоящего», поскольку якобы «...настоящему дизайнеру настоящее не интересно» (см. <http://www.snob.ru/selected/entry/68965>) [2]. Верифицировать эти парадоксы легко может каждый, зайдя в Интернет - основные биографические и творческие вехи жизненного пути Долматовского многократно описаны и доступны наряду с электронными версиями ряда его книг и даже их бумажными первоисточниками. Но существуют, разумеется, и малоизвестные страницы его жизни и творчества, ранее публично не озвучивавшиеся.

Передо мной - чёрно-белая копия макета книги о 159 страницах и 144 иллюстрациях: **«Юрий Долматовский. Сотворение автомобиля»** с рукописными пометками самого автора и научного консультанта инженера и журналиста Л.М. Шугурова (1934 – 2009), любезно предоставленный многолетней сотрудницей юбиляра в НАМИ и во ВНИИТЭ инж. С.К. Леоничевой [3]. В выходных данных издательства «Детская литература» указана дата сдачи в набор: 11.12.1991 и тираж 100 тыс. экз. Остальные численные данные - сплошь нули. Что немудрено: через пару недель грянули небывалые доселе события - страна СССР перестала существовать, и... книга так никогда и не была издана. К сожалению, разумеется, ибо в ней содержится не только популярное изложение ряда фактов из истории, теории и практики автомобилестроения и некоторых основ художественного конструирования автомобилей (в данном труде автор ограничил себя только легковыми). Гораздо более существенны концептуальные размышления о роли и месте конструктора и дизайнера в процессе создания автомобиля, анализ ошибок и просчётов прошлого и настоящего в советском автопроме, предвидение существенных изменений.

Подчеркну: книга «о процессе создания автомобиля» (так автор охарактеризовал её во вступлении) готовилась к изданию в детском издательстве, уже издававшем в 1976 году его книгу «Знакомые и незнакомые», поэтому сложные материи изложены популярно - как, впрочем, и большинство его произведений для молодежи, увидевших свет преимущественно в издательстве «Молодая гвардия». Состоит она из трёх частей. Часть первая – «500-миллионный автомобиль», вторая – «Замысел и его реализация», третья – «Из прошлого в будущее». Начинается же **часть первая** с главы «Незабываемое событие» с описанием того, как юный художник Юра Долматовский в сопровождении своего первого наставника, руководителя кузовного

^{*)} - визионер: visionary (англ.) = прозорливец = тот, кто обладает способностью предвидеть будущее (см. электронный словарь АБВУД Lingvo). В сегодняшней культуре менеджмента широко распространено применение термина vision в смысле «видение будущего» (прим. автора).

производства и кузовного же КБ завода «АМО» И.Ф. Германа [см. 4], знакомится с процессом создания производства автомобиля АМО Ф-15. Далее, анализируя развитие автостроения в ведущих индустриальных странах мира в довоенный период, автор проводит аналогии и параллели с хорошо знакомой ему практикой этого периода отечественного автомобилестроения, весьма деликатно указывая на плюсы и минусы принимавшихся управленческих решений, и их последствия. Затем он ведёт читателя в послевоенное будущее - «*в годы войны у автомобилистов сложилось впечатление, что уроки прошлого учитываются. Принятое ещё в 1941 году решение – заблаговременно начинать подготовку новых моделей автомобилей для мирного времени вдохновляло... на создание оригинальных автомобильных конструкций...*».*) Кстати, сам Долматовский, владея иностранными языками и имея доступ к зарубежной технической информации (старослужащие ведь помнят, сколь сказочно богата была научно-техническая библиотека НАМИ!), в 1944 году опубликовал в журнале «Автомобиль» статью «Каким будет легковой автомобиль в США после войны». Так что руку на пульсе технического прогресса он держал даже в самые тяжёлые годы.

Послевоенный период развития отечественных автомобилей охарактеризован в главе «Новые успехи и новые просчёты». Рассказывая о широко известных марках и моделях серийных советских автомобилей с 1947 по конец 80-х годов, и анализируя параллельно с этим принимавшиеся управленческие решения в части автомобилизации населения, автор грустно замечает: «*...наша страна сохранит последнее, стойко занимаемое ею место среди стран Европы, большей части стран Америки... ряда других, где «рациональная норма» уже превзойдена в три – шесть раз...*». Имеется в виду советская плановая «*...норма потребления в 100 автомобилей на тысячу жителей, или один на три семьи*». При этом, 500 миллионов автомобилей в мире к концу 80-х автор интерпретирует как якобы уже достигнутую пресловутую советскую норму – но в пересчёте на всех жителей Земли, что воспринимается как талантливый, но печальный гротеск.

В главе «Не повторять ошибок» Долматовский писал: «*Я сознательно сосредоточил внимание на негативных моментах... во избежание повторения просчётов. Если они не произойдут снова, то события, исследования и замыслы конца восьмидесятых – начала девяностых годов дают основания на крутой поворот в развитии отечественного автомобилезма*». Заметим – не автопрома, а АВТОМОБИЛИЗМА. И он угадал – нынче отечественные автомобилисты, забыв о былых советских нормативах, ездят, преимущественно, на тех же автомобилях, что и люди во всём мире! Хотя бы и вовсе не по той причине, что могла бы представляться в конце восьмидесятых, когда Генсек правящей партии вдруг призвал наш автопром стать к 2000 году законодателем мировой автомобильной моды. Долматовский сдержанно прокомментировал так: «*Удвоение количества выпускаемых легковых автомобилей в девяностых годах (хотя оно и оценено выше как недостаточное...) ...служит залогом для частой смены моделей автомобилей. А она необходима для реализации призыва руководства страны к автомобилестроителям...*». Не секрет, что ни удвоения выпуска, ни частой смены моделей не произошло и по сей день, через четверть века; значительная часть легковой части отрасли утрачена, а мировую автомобильную моду как «задавали», так и задают «за бугром», так что интуитивный скепсис Долматовского вполне обоснован. Заканчивается первая часть произведения рассказом о том, как устроен крупный современный автозавод и его технологические переделы. Разумеется, это ВАЗ конца 80-х. А также сюжетом об инфраструктуре, необходимой для массовой автомобилизации страны.

Вторая часть неопубликованной книги полностью посвящена тому, как именно дизайнеры и конструкторы создают новый автомобиль. В первых главах рассказано о результатах анализа социологических опросов потребителей, о «Перспективных типажах» автомобилей, о технико-эксплуатационных требованиях, о техническом задании и пр. Суть и значение этой достаточно специфичной документации Долматовский доступно разъясняет читателю, иллюстрируя те или иные положения примерами из практики автомобилестроения прошлых лет. Но и здесь нашлось

*) – здесь и далее курсивом выделены цитаты из «Создания автомобиля», прим. автора.

место для изящной формы критики. Например, в отношении сложности включения в типаж необычных, новых автомобилей – приведены примеры с «непопаданием» в типаж модели такси «ПТ ВНИИТЭ», созданной под руководством Долматовского, и с двадцатилетней задержкой в развитии особо малого класса отечественных автомобилей после снятия с производства модели ЗАЗ-965А. Вопросы же стандартизации и нормирования интересно проиллюстрированы темой пассивной безопасности с примерами преимущественно из зарубежной практики.

Глава «Идея переходит в чертежи и макеты» посвящена теме компоновки автомобиля, выбору его основных параметров, собственно процессу компоновки и применяемому инструментарию компоновщиков, дизайнеров, кузовщиков. А затем описываются две системы проектирования кузова – старая, классическая – с плазами, лекалами и пр., и новая компьютерная (САПР, Система Автоматического Проектирования в советской терминологии). Наконец, в главе «Красота и польза» ведётся подробный рассказ о «красоте автомобиля и профессии дизайнера». Довольно сложная смесь из рассуждений о законах красоты, о процессах аэродинамики, об их взаимном влиянии друг на друга и на результаты труда проектировщиков с экскурсом в тему подготовки дизайнеров в СССР. В этой части труда особо ярко проявляется своеобразие творческого метода Долматовского. Он мастерски сплетал в единое ПОНЯТНОЕ неподготовленному читателю ЦЕЛОЕ совершенно разные темы и понятия, органично живущие в головах профессионалов, но в реальности существующие автономно. Таким приёмом он показывал, сколь многосложны профессии автомобильного дизайнера и конструктора. Отмечу, что среди дисциплин, изучавшихся в 60-е – 70-е годы в автомобильном ВУЗе, подобного курса не было и в помине – на занятиях будущие автомобильные конструкторы целостных сведений о ПРОЦЕССЕ проектирования не получали!

Существенное внимание автор уделил САПР, заканчивая соответствующую главу так: *«Можно представить себе такую отнюдь не фантастическую перспективу. Информацию, полученную от выполненных конструкторами и дизайнерами компонок и моделей автомобиля, САПР трансформирует в ... голографические изображения на дисплее. Эти изображения представляются на рассмотрение вместо ... макета формы автомобиля, может быть даже вместо посадочного макета. Тут же световым карандашом вносятся поправки...»*. Как тут не вспомнить: на Ганноверской промышленной выставке 1995 года в павильоне «Исследования» на занимавшем пол - павильона стенде фирмы со знаменитыми тремя лучами, я впервые одел 3-х мерные «как бы очки» для виртуального проектирования рабочего места водителя. Ощущения реальности происходящего незабываемы – никаких макетов и плазов нет, сидишь будто бы за рулём будущего автомобиля и можешь при этом изменять элементы интерьера лишь силой мысли и движениями пальцев рук в воздухе! Так что Юрий Ааронович и в этой части предвидел то, что будет происходить с проектированием автомобиля в относительно недалёком будущем.

Далее автор популярно рассказывает читателю, как выбирают «имя» нового автомобиля, как изготавливаются его опытные образцы, как и где его испытывают. В последней связи интересно то, что в своё время Долматовский сам был причастен к зарождению Автополигона НАМИ: *«В тридцатых годах по дорогам Московской области колесил выдавший виды газик, из которого то и дело высаживались три человека, вооружались биноклями, делали снимки, зарисовки (не скрою, это была моя скромная обязанность) и записи. Мы искали участок для строительства автомобильного испытательного полигона... война дала возможность советским специалистам сразу же после Победы ознакомиться с ... западноевропейскими полигонами»* (напомню, что Юрий Ааронович сразу по окончании войны работал в составе группы советских специалистов в Германии). После детального рассказа об устройстве Автополигона НАМИ следует короткая главка «Строгий суд» о том как, где и кем утверждается (или отклоняется!) новый проект. Завершается же вторая часть главой о процессе подготовки производства вновь спроектированного автомобиля на автозаводе (и о сложностях и противоречиях этого процесса).

Часть третья – о прошлом и будущем автомобиля наиболее парадоксальна. Обычно исторические экскурсы размещают в начале повествования. Долматовский же лишь к концу книги ведёт читателя по лабиринтам двухвековой истории автомобильной техники, анализируя исторические

объекты с 3-х точек зрения «что?», «почему?», «как?». Он анализирует творческие приёмы и результаты творческой деятельности первопроходцев, начиная с французских создателей паровых автомобилей Конья, Болле и Серполле, и заканчивая такими выдающимися изобретателями и организаторами автомобильных производств конца XIX - начала XX века, как Даймлер, Бенц, Майбах, Рено, Ситроен, Форд, Порше, Ледвинка и др. [см. 4]. Что объединяет этих визионеров, почему Долматовский столь упорно, от книги к книге, рассказывает читателям о них? Ответ прост: *«Что их вдохновляло? Первая причина – жажда творчества (таковы уж изобретатели!). Вторая причина – постоянно возрастающая... потребность в личном транспорте. Третья причина – коммерческий расчёт... Они понимали, что борьба и необходимость убеждать, доказывать – это неминуемые особенности работы новатора»*. Эти люди были близки ему по духу - не секрет, что новатором такого рода был и сам Юрий Ааронович, всегда пытавшийся убедить оппонентов и доказать доступными в советское время методами и способами верность своего технического и художественного предвидения.

Далее им рассматриваются работы зарубежных и отечественных автомобильных конструкторов раннего послевоенного периода. Традиционно подчёркивается особая значимость дизайна и конструкции газовой «Победы» и фольксвагенского «Жука», а также ряда других, исторически значимых автомобилей компаний «Татра», «Ситроен», «Мини Моррис» и др. По завершении системного анализа их конструкций, достоинств и недостатков, автор наконец объясняет, зачем он это делает: *«Время от времени нужно оглянуться назад. Не упустили ли мы какую-нибудь важную возможность, ранее не поддававшуюся реализации, а теперь ставшую достижимой? Знание истории автомобиля позволяет нам представить себе в общих чертах его дальнейшие перспективы развития»*.

И лишь после аналитического исторического экскурса он переходит к главе «Требования к автомобилям будущего века». Не забудем, что будущая книга писалась за 10 лет до рубежа столетий, когда автомобильный мир уже задавал себе вопрос: «Каковы же будут автомобили в 2000 году?» (помнится, и в НАМИ готовили свои ответы). Описывая и детально анализируя различные технически и социально значимые параметры автомобилизации, автор применяет метод оценки автомобиля через безразмерный *«оценочный параметр эффективности»* (не раскрывая его формулу) и строит соответствующие графики с экстраполяцией до 2000 года. Они учитывают существующие и прогнозные технико-экономические параметры автомобилей и позволяют сопоставить эффективность отечественных и иностранных автомобилей, результат же оказывается в пользу последних.

Последнюю главу «Воображаемый автосалон» Долматовский начинает с критики доминировавшего в советском автостроении метода аналогов: *«...в нашей недавней (да и нередко сегодняшней) практике ... смысл [термина «аналог»] искажён, понят односторонне. Разве допустимо проектировать автомобиль, скажем, на 2000 год, задавшись его «соответствием, сходством, или подобием» зарубежному автомобилю, выпущенному в конце 80-х годов и спроектированному ещё на пять лет раньше? Конечно, перспективный автомобиль надо сравнивать с существующими. Но не для того, чтобы он через 10 – 15 лет был подобен им. Как раз наоборот – для того, чтобы он был лучше, совершеннее их!»*. В своём воображаемом автосалоне автор размещает исторически значимые автомобили, конструкции (и/или дизайн) которых совершили в своё время технический прорыв и многие десятилетия применимы повсеместно, апеллируя одновременно к перспективным разработкам. Но его влечение к однообъёмным кузовам неистребимо! Глава обильно иллюстрирована однообъёмниками конца XX века, в т.ч. так и не внедрёнными работами дизайнеров НАМИ конца 80-х. Полагаю, что в них Долматовский видел живое воплощение своих идей 40-х / 60-х годов - вспомним НАМИ-013, намийско – ирбитскую «Белку», такси «ПТ» ВНИИГПЭ и др. результаты его творческой деятельности, не вписавшиеся в существовавшие тогда тенденции и, соответственно, не получившие «пропуск» на конвейеры автозаводов.

Завершается глава (и книга) следующим выводом: *«Чтобы представить себе черты автомобилей ближайшего будущего, мы не раз прибегали к историческому анализу. При этом встречались и с*

фактами раннего появления отечественных конструкций, принципы которых оказались теперь перспективными. Но в дальнейшем совершенствовании и широком внедрении этих конструкций мы проявили неоправданную и непростительную робость. Не осмеливались, потому что «так никто не делает». А теперь, когда «все начали так делать», приходится навёрстывать упущенное».

Да, примерно так и происходило в отечественном конструировании легковых автомобилей, которое теперь, по прошествии почти четверти века после того как было написано процитированное, потихоньку завершает своё существование, уступая место на конвейерах российских заводов конструкциям, созданным преимущественно за рубежом, в КБ мировых концернов. Скорее всего, упущенного уже не наверстать – пожалуй, именно этого опасался прозорливец Долматовский.

Надеюсь, что из этого краткого экскурса по макету богато иллюстрированной - как всегда у Долматовского! - книги очевидна её ценность для поддержания интереса талантливой молодёжи к профессии автомобильного дизайнера или конструктора (будь она своевременно напечатана). В этой связи не могу не упомянуть о влиянии его ранних книг и его личности на выбор моего профессионального пути, и о моих встречах с ним. Именно из этих книг (например, «Повесть об автомобиле», М., Молодая гвардия, 1958, и др.) я ещё школьником узнал, что существует такой замечательный институт НАМИ, что там создают невероятно интересные вещи - автомобили будущего. И мне захотелось именно там и именно этим заниматься во взрослой жизни! Смеею предположить, что в таком стремлении я был не одинок, тем более, что советская пропаганда очень красиво преподносила труд учёных, конструкторов, испытателей.

Через десяток лет, когда за работу «Эстетика автомобиля» я получил серебряную награду Всесоюзного конкурса студенческих работ по философии, мне показалось целесообразным выслушать мнение мэтра. Он не отказал студенту МАМИ, где вёл курс «техническая эстетика», в просьбе о встрече. Так я с ним познакомился и затем периодически ездил к нему во ВНИИТЭ, что располагался на территории ВДНХ. Мы даже обсуждали идею создания нового автомобильного журнала, о чём, кстати, в моём архиве сохранился официальный документ с подписью Юрия Аароновича. Уж больно монотонен, даже уныл был в конце 60-х единственный популярный автомобильной журнал «За рулём»! Правда, из этой затеи в силу внутривластных причин ничего не вышло. Когда, наконец, настало время преддипломной практики, я напросился именно к нему. Он в ту зиму уже начал работать в НИИАТе (на Беговой улице; сегодня на этом месте вырос небоскрёб). Я принёс исходные чертежи и свои рисунки прицепа к легковому автомобилю, что мы с группой сокурсников (среди которых был и нынешний д.т.н. Б.В. Кисуленко) проектировали в студенческом конструкторском бюро МАМИ. Долматовский любезно показал чем он теперь занимается (проектировал развозные фургоны на шасси электромобиля), а затем неожиданно спросил: «Какие Вы ставите перед собой цели на период практики?». Я честно, но наивно ответил. Ответ не удовлетворил его, и... мгновенно из мягкого, улыбочивого человека, знающего меня не первый день, он превратился в колючего, крайне неприятного. Вся его фигура выражала неудовлетворённость моей неподготовленностью к такому «экзамену». Поговорка «мягко стелет, жёстко спат» потом долго напоминала мне об этом моменте жизни.

А вот ещё более пикантный эпизод. Когда я, свежее испечённый в 1971 году инженер, сказал моему тогдашнему шефу в НАМИ о своих связях (почти творческих!) с Долматовским – поскольку хотел заниматься именно тем, чем занимался он, т.е. компоновкой и кузовом (в частности, уникальной гусеничной машины НАМИ-0113М) - то мне был дан совет «никому в НАМИ о таком контакте не говори». Причина: его имя в руководстве НАМИ не очень жалуют. Вот чем обернулась 20 летняя творческая активность заведующего КБ кузовов института, визионера Долматовского! Он же бежал «впереди паровоза», что в те времена не приветствовалось. Рекомендовалось быть «в стае», не высываться. Возможно, что также и поэтому автомобильная мода «задавалась» не в СССР, кто знает. Но этот эпизод отнюдь не приуменьшает роль Долматовского в научном и творческом багаже НАМИ – в 3-х томнике «История НАМИ» [1] его личность и его работы отражены достойно.

В заключение о месте анализируемого труда во втором десятилетии XXI века. Очевидно, что автомобилизм в России кардинально отличается от своего советского «предка». Во-первых, формой собственности предприятий – они частные, а многие принадлежат иностранному капиталу. Во-вторых, потребитель приобретает теперь автомобили иностранных конструкций, произведённые в России. В-третьих, свободен импорт любых других автомобилей. В-четвёртых, уровень обслуживающей автомобили инфраструктуры (кроме дорог, как таковых) вырос несоизмеримо. В-пятых, отечественная практика конструирования и дизайна автомобилей (в русле книги Долматовского имею в виду только легковые) продолжает лишь догонять мировых лидеров. И, наконец, в-шестых – свобода Интернета позволяет мгновенно получать информацию. Пожалуй, даже такой визионер, как Долматовский, не мог предвидеть все эти подвижки на момент написания книги.

Существенной новацией является и то, что электронные средства коммуникации изменили практику конструирования объектов настолько, что мировые концерны, имея свои отделения по всему миру, могут создавать автомобили практически круглосуточно, глобально привлекая лучшие кадры (но для этого кадры должны свободно владеть единым языком международного общения – английским). А компоненты производят также глобально - в выгодных точках мира.

С одной стороны, наша молодёжь информирована «об автомобиле» и инвольвирована в него гораздо лучше, чем предыдущие поколения. С другой стороны, широкого распространения свободного английского в России как не было, так и нет. Кроме того, не существует прежней потребности в «армии» конструкторов, испытателей, дизайнеров - автомобили, выпускаемые в этом десятилетии в России, созданы преимущественно в Германии, Франции, Японии, США. А для тех или иных изменений, происходящих в конструкциях и облике «родной» продукции ВАЗ + ИЖ и УАЗ (а других заводов, производящих легковые автомобили отечественных конструкций, не осталось), вряд ли нужны тысячи новых конструкторов. Выпускники автомобильных факультетов ВУЗов пока что стремятся на работу скорее в маркетинговые и сервисные структуры, на производство и в др. службы, напрямую с конструированием не связанными. Или в автожурналистику. Но как вытекает из анализа книги, Долматовский писал о «создании автомобиля» в широком смысле этого понятия. Поэтому для развития молодого человека, интересующегося автомобилем как таковым, а уж тем более видящего своё будущее в автомобильном деле, не говоря уж о месте в службах R&D (Research and Development, исследования и разработки) – коль скоро и где они будут вновь появляться, или же существуют, подобная книга в актуализированной версии была бы, видимо, полезна заинтересованному кругу читателей.

УДК.....

Патентный поверенный РФ и ЕАПО, инженер Ридер В.А. Юрий Долматовский - визионер и популяризатор / Труды НАМИ: сб. научн. статей - М., 201... - Вып. №.... - С. ... -

Аннотация:

Статья посвящена 100 летнему юбилею со дня рождения к.т.н. Ю.А. Долматовского (1913 – 1999), проработавшего в НАТИ / НАМИ без малого 30 лет, с 1934 по 1963 г.г. Он широко известен как автомобильный конструктор и дизайнер, художник – иллюстратор, журналист, писатель и популяризатор автомобилизма. Но существуют и малоизвестные страницы его жизни и творчества, ранее публично не озвучивавшиеся. В 1991 году он подготовил к изданию очередную иллюстрированную книгу для молодёжи «Сотворение автомобиля», которая в силу обстоятельств не была издана. Исторические экскурсы, рассказы об автозаводах, институтах, конструкторских и дизайнерских бюро, испытательных полигонах, аналитические и прогнозные рассуждения об автомобилях прошлого, настоящего и будущего, а также выводы автора популярно написанной книги, существенны для развития интереса молодёжи к творческому созиданию автомобиля. Автор статьи, анализируя содержание книги, выделяет и обобщает наиболее существенное из личного опыта и позиции её автора в отношении практики создания легковых автомобилей в

СССР и за рубежом; вспоминает об уникальной личности Долматовского и о своих встречах с ним. В заключение показана полезность анализируемого труда и в реальных условиях второго десятилетия XXI века, будь он опубликован в актуализированной версии. Рис. 4, лит. 7 назв.

Ключевые слова: автомобиль, конструкция, дизайн, конструктор, дизайнер, автор, результаты творческой деятельности, аналог, визионер, популяризатор, творчество, книга, НАМИ, ВНИИТЭ, НИИАТ.

Иллюстрации:



Рис. 1. Фрагмент обложки макета неизданной книги в исполнении автора. Вверху справа его творческое видение однообъемника 2000 года. Ниже слева так и не увидевшая конвейер «Волга»-3105. А остальные автомобили ещё долго будут колесить по дорогам страны! ВАЗ-2121 всё ещё находится на производстве, в 2014 году предполагается модернизация. ВАЗ-2108(2113) снят с производства лишь осенью 2013 года. Последний ЗиЛ-4104(41) выпущен в 2011 году. Модели на платформе ЗАЗ-1102 производились до начала 2011 года. «ОКА»-1111 выпускалась до конца 2008 года, а ИЖ-2126 - до середины 2005 года [5]. Так что вовсе не фантастические концепт - кары начала 90-х, а конструкции, зарождённые ещё в 70-х - 80-х, оказались волею судеб в роли отечественного «автомобиля будущего». Кстати, «Москвич-2141» не был изображён автором. Возможно, он предчувствовал, что этот завод скоро канет в Лету.



Рис. 2. Юрий Ааронович Долматовский на рабочем месте во ВНИИТЭ. Творческий процесс создания экстерьера автомобиля такси. 1960-годы [6].



Рис. 3. Уникальное историческое фото результатов творческой деятельности Долматовского начала 50-х: НАМИ-013 и модернизированная «Победа» у входа в музей НАМИ, существовавший до начала 60-х годов (в ныне «замороженном» корпусе Б).



Рис. 4. Дата 100-летнего юбилея Долматовского на сайте «Олдтаймер-галереи Ильи Сорокина» была отмечена статьёй «Хроника, год 1913. Родился великий Долматовский» [7]. Среди иллюстраций – вот этот рисунок, уникальный во всех смыслах. Подпись к нему: «Одно из совершенно неизвестных предложений Долматовского, конец 1930-х».

Это не просто аэродинамическая навеска, как кажется на первый взгляд, а рациональный способ в условиях, скорее всего, скромного предвоенного финансирования НИОКР использовать кузов автомобиля классической компоновки для создания заднемоторного однообъёмного автомобиля! Вот это и есть характеристика своеобразия образа мышления визионера!

В комментариях к статье посетители сайта благодарно отзываются о юбиляре и значении для них его произведений.

Источники информации:

1. История НАМИ под редакцией А.А. Ипатова, том 1. изд. «Недра», М., 2003
2. Д. Орлов. Человек без настоящего; а также рис. 3. Сайт журнала «Сноб», 07.12.2013 <http://www.snob.ru/selected/entry/68965>
3. Из архива С.К. Леоничевой: Ю.А. Долматовский. Сотворение автомобиля. Макет книги. Готовилась к изданию в издательстве «Детская литература», М., 1991.
4. Энциклопедия автознаменитостей. Конструкторы. Дизайнеры. Предприниматели. Изд. «За рулём», М., 2000
5. Википедия. <http://ru.wikipedia.org>
6. Из архива С.К. Леоничевой: рис. 2
7. Д. Орлов. Хроника, год 1913. Родился великий Долматовский. Сайт «Олдтаймер-галереи Ильи Сорокина». http://www.oldtimer.ru/blogs/denis_orlov/60/

Инж. Ридер В.А., декабрь 2013

125008, 3-й Новомихалковский проезд, д.8, корп. 1, кв. 26, Москва, РФ.
+7 (499) 153 98 65.

valtan1@koptevo.net

© 2013. Ридер В.А.; текст статьи и подписи под иллюстрациями.