

Юрий Долматовский



Юрий Аронович Долматовский (1913 - 1999 г.г.) - выдающийся советский журналист, писатель, художник, основоположник советской школы автодизайна, автор оригинальных концептуальных проектов автомобилей, один из создателей классической концепции легкового автомобиля вагонной компоновки.

Содержание

[\[убрать\]](#)

- [1 Детство и юность](#)
- [2 Автомобильный художник, журналист, писатель](#)
- [3 Автоконструктор и дизайнер](#)
- [4 Последние годы](#)
- [5 Личность и характер](#)
- [6 Журнал "За рулем" о Юрии Долматовском](#)
- [7 Назад](#)

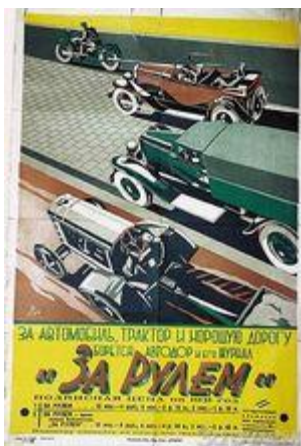
Детство и юность

Юрий Аронович Долматовский родился 7 декабря 1913 года в Москве в семье преуспевающего адвоката А.М. Долматовского (1880-1939) и А.М. Долматовской (1884-1958). По версии [Л.М. Шугурова](#), друга и коллеги Юрия Ароновича, Долматовский родился в Ростове-на-Дону и переехал в Москву вместе с семьей в 1918 году. При этом младший брат Юрия Ароновича Евгений Долматовский (1915-1994) рассказывал, что появился на свет в Москве, следовательно, уже в 1915 году семья Долматовских переехала в столицу.

Долматовский учился в московской школе с чертежно-конструкторским уклоном и увлекся автомобилями в подростковом возрасте. Общая атмосфера в семье Долматовских была такова, что оба сына получили возможность

развить природные склонности и, благодаря этому, состояться во взрослой жизни. В 1928 году (в возрасте 15 лет!) Юрий окончил общеобразовательную школу и поступил в Московский полиграфический институт на книжный факультет (точнее - на факультет конструкторов книги). Выбор профессии был очевидным - Долматовский прекрасно рисовал и любил чертежное дело. Однако, интерес к автомобилям взял верх. Второе высшее образование Долматовский было «автомобильным» - после войны Юрий Аронович, уже признанный автоконструктор, теоретик автодизайна, журналист и писатель, получил диплом инженера, сдав экстерном выпускные экзамены в Московском автомеханическом институте.

Автомобильный художник, журналист, писатель



Еще со школы Юрий Долматовский рисовал иностранные автомобили, разъезжавшие по улицам Москвы. В 1928 году, едва став студентом и испытывая серьезные материальные затруднения, Долматовский (по рассказу Шугурова) принес свои рисунки в только что основанный журнал «За рулем». Рисунки были приняты и использованы в качестве заставок к статьям. Совсем еще мальчик, Долматовский был принят в качестве технического художника в других изданиях - в журналах «Автотракторное дело» и «Дорога и автомобиль». Публикуемые работы Долматовский подписывал псевдонимами Юдол и Ю.Д.

Сотрудничество с журналом «За рулем», позже (после войны) с журналами «Техника молодежи», «Моделист-конструктор» и другими длилось многие годы. За свою долгую жизнь Юрий Долматовский написал огромное количество статей (*первая из которых* вышла в 1956 году), создал великолепные, очень точные рисунки редких моделей автомобилей, написал 16 книг.

Художественный стиль Долматовского, особенно в ранние годы, отличался особой четкостью, фотографической точностью, особым вниманием к деталям. В профессиональной среде этот стиль признают близким к немецкой школе «Баухаус». С годами рисунки Долматовского приобрели определенную мягкость - как следствие некоторого художественного обобщения и одновременно приближения рисунка к виду реально существовавшего автомобиля. При этом работы Юрия Ароновича являлись образцом достоверности и исторической точности.

Первой книгой (по свидетельству Шугурова) проиллюстрированной Долматовским, стала «Коллекция мистера Туманова» Наума Лапковского. Иллюстрации в данном случае затмили текст книжки. Рисунки Долматовского привлекли внимание читателей и запомнились. Впоследствии Долматовский проиллюстрировал еще несколько книг, а позже, под влиянием брата-поэта, всерьез занялся литературной деятельностью - как автор научно-популярных книг об автомобилях и автодизайне.

Судьба Долматовского, как автоконструктора, складывалась не столь удачно, как его журналистская и писательская карьера. Но его имя неразрывно связано с историей отечественного и мирового автомобилестроения - как основоположника советской дизайнерской школы, как одного из главных идеологов и разработчиков вагонной компоновки автомобиля.



Автоконструктор и дизайнер

Первым местом работы Долматовского в качестве конструктора автомобилей стал НАТИ. Поработав непродолжительное время в этом институте, Долматовский перешел в НИАТ (тогда он назывался «НИИ городского движения»). Затем в НАМИ, где вместе с А.И. Пельтцером (братом знаменитой актрисы Т.И. Пельтцер) и Г.П. Петровым в 1936 году разработал проект малолитражного автомобиля «ПДП» - прообраза будущих советских малолитражных автомобилей.

28 марта 1938 года в семье Долматовских произошла трагедия - по обвинению в контрреволюционной деятельности был арестован, а затем, 20 февраля 1939 года, расстрелян отец Юрия Ароновича - Арон Моисеевич Долматовский. Выдающийся юрист, член коллегии защитников, доцент Московского юридического института, Арон Моисеевич стал одной из невинных жертв чудовищной репрессивной машины.

Однако, судьба уберегла младших Долматовских от трагической участи отца. В том же 1938 году вышел в свет фундаментальный труд Юрия Ароновича «Автомобильные кузова», в котором Долматовский изложил результаты собственных исследований по архитектуре кузовов. В своей книге Долматовский писал: «Советскому Союзу нужны сотни типов кузовов, выпускаемых в тысячах и сотнях тысяч экземпляров, кузовов не только практичных, технически совершенных, удобных, но и красивых». В этой работе Юрий Аронович сформулировал главные требования к конструкции кузова - красота, гармоничность, соответствие архитектуры автомобиля, как динамичного объекта, архитектуре статичных объектов... Эта книга положила начало отечественной дизайнерской школе, стала ее манифестом, ее первым учебником.

В 1939 году Юрий Долматовский перешел на работу в КБ Московского автозавода имени Сталина - ЗИС (будущий ЗИЛ). Здесь он занимался проектированием автобусных кузовов и изучал зарубежный (прежде всего, американский) опыт конструирования автомобилей. Здесь же, в кузовном отделе КБ, Долматовский впервые задумался о

перспективах легковых автомобилей вагонной компоновки, построенных по принципам, применяемым при строительстве автобусов.

В июне 1941 года после начала войны Долматовский переключился на проектировании упрощенных кабин и оперения грузовиков «ЗИС», а также на создании на основе этих машин фронтальных автобусов и санитарных автомобилей. 16 октября 1941 года Долматовский вместе с заводом отправился в эвакуацию.

В 1943 году Юрий Аронович вернулся на работу в НАМИ, возглавив КБ кузовов этого института. В 1945 году, сразу после победы, Долматовский в составе группы советских инженеров выехал в Германию для изучения опыта немецких автостроителей. Эта поездка оказала на Долматовского большое влияние. Волей судьбы ему довелось переезжать по Германии на автомобиле «Мерседес-Бенц 170Н». Это была заднемоторная машина с хребтовой рамой, конструкция которой заставила Долматовского вернуться к почти забытой идее заднемоторного автомобиля вагонной компоновки.

Несмотря на все запреты и опасности (отец конструктора был реабилитирован лишь в 1954 году, а до этого времени на семье лежала печать «неблагонадежности»), Юрий Аронович описывал в своих книгах (в частности, в книге «Повесть об автомобиле» 1950 года) и журнальных статьях конструкции иностранных машин, избегая обвинения в «низкопклонстве перед западом». Его работы были одним из основных источников информации о зарубежном автомобилестроении для молодых советских инженеров.



В 1949 году, уже окончательно утвердившись в мысли о том, что вагонная компоновка является самой рациональной и перспективной, Долматовский занялся конструированием своего первого масштабного концепта. Действующую модель [НАМИ-013](#) удалось закончить в 1951 году. Это был следующий после разработки автомобиля [ГАЗ-12](#) (серийное производство которого под маркой «ЗИМ» было начато на [ГАЗе](#)) проект НАМИ, на который конструкторы возлагали большие надежды. НАМИ-013 был построен по вагонной схеме с задним расположением двигателя и тремя рядами сидений. Используя мотор от «Победы», Долматовский заблокировал его автоматической гидродинамической трансмиссией и главной передачей (чтобы избавиться от длинных пружинящих тяг переключения КП). Получился единый силовой блок - технологичный в производстве и удобный обслуживании. Примечательно, что примененная в НАМИ-013 [автоматическая коробка передач](#) стала первым «автоматом» отечественной разработки.

Но, как это случалось в нашей истории много раз, автомобиль Долматовского опередил свое время. Устойчивый, отлично управляемый (водитель располагался перед передней осью), комфортабельный автомобиль существовал только в виде опытного образца. На выставках он не демонстрировался, но был описан самим Долматовским в

журнальных статьях. В 1954 году опытный образец НАМИ-013 был списан и разобран.



В середине 50-х годов Долматовский предпринял модернизировать знаменитую "Победу" М-20. Проблема заключалась в конструкции задней части кузова машины. Маленькое заднее окно ограничивало обзор, покатая, низкая крыша доставляла пассажирам неудобства, а багажник для такой габаритной, в общем-то, машины был непростительно мал. Долматовский изменил форму кузова. «Победа» приобрела стройность и стала просторней. Признав модернизацию обоснованной и успешной, руководство завода «ГАЗ» все же решило не менять конструкцию автомобиля. Опытный образец остался в единственном экземпляре... Правда, впоследствии кузов был изменен. Было увеличено расстояние от поверхности заднего сиденья, до потолка. Разработки Долматовского были использованы при проектировании автомобиля ГАЗ-21 "Волга". А польский вариант «Победы» - автомобиль «Варшава» - удивительно напоминает проект Долматовского (та же форма багажника, заднего окна, чуть заниженная бортовая линия).



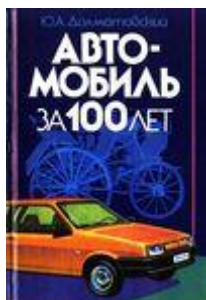
В 1955 году советское руководство обратилось к идее создания дешевого народного автомобиля, вроде «Фольксвагена». Долматовский, работавший в те годы в НАМИ, предложил машину особого малого класса вагонной компоновки. Разработка шла совместно с Ирбитским мотоциклетным заводом. Прототип, получивший название «Белка» (официальное название «ИМЗ-НАМИ-A50»), был построен на базе модернизированного оппозитного четырехтактного двухцилиндрового двигателя воздушного охлаждения от мотоцикла М-72. Колеса 10-дюймовые,

мотороллерные. В конструкции кузова были частично использованы идеи немецких конструкторов (завода «Мессершмит»). Выход и вход пассажиров осуществлялся через переднюю откидную дверь объединенную шарнирным сочленением с рулевой колонкой. Машина получилась очень компактной. Приемной комиссии было представлено две модификации автомобиля - городская, с закрытым кузовом, и для использования на селе, с открытым кузовом. Увидевший автомобильчик Долматовского (сельскохозяйственный вариант «Белки») Никита Сергеевич Хрущев пришел в восторг. Однако... в серию машина так и не пошла.

В 1963 году Юрий Аронович, перешедший на работу во ВНИИ технической эстетики и защитивший к тому времени кандидатскую диссертацию, создал концептуальный проект городского такси - разумеется, вагонной компоновки. Проект получил название «ВНИИТЭ-ПТ» («Перспективное такси»). В машине использовались идеи проекта НАМИ-013, но кардинальным образом была улучшена аэродинамика кузова. Автомобиль получил собственный двигатель на основе мотора производства МЗМА, от «Москвича». Заднее расположение двигателя и оригинальная планировка кузова придавали автомобилю уникальные эксплуатационные качества именно в качестве такси - салон повышенной вместимости и комфорта, водительское место отделено от пассажирского салона, большая вместимость. Руководство ВНИИТЭ рекомендовало модель Долматовского к серийному производству, но дело так и не сдвинулось с места. Не нашлось подходящего автомобильного завода, который бы взялся за выпуск этой машины.

Последним большим проектом Долматовского стал концепт 1966-1967 г.г. Под названием «Макси», реализованный в соавторстве с талантливым дизайнером, другом и коллегой Юрия Ароновича [Владимиром Ивановичем Арямовым](#). «Макси» - очень простой в изготовлении автомобиль вагонной компоновки с мотором расположенным сзади. Кузов каркасный из плоских стеклопластиковых панелей. Все агрегаты монтировались на компактной раме. Эта машина, в отличие от «Перспективного такси», была воплощена в металле десятками экземпляров. Но идет речь не о серийном производстве. «Макси» по чертежам Долматовского, опубликованным в научно-популярных изданиях (в журналах «Техника молодежи» и «Моделист-конструктор»), строили любители, энтузиасты автоконструирования, использовавшие запчасти от других машин и переделанные мотоциклетные моторы. Авторству Долматовского принадлежат концепты автомобилей высшего класса (1963 год). В это время в КБ завода «ЗИЛ» шла разработка автомобиля [ЗИЛ-114](#). Предложения Долматовского были приняты к сведению и... отложены в сторону. В начале 70-х годов Долматовский перешел на работу в НИИАТ, сосредоточившись на концептуальных разработках электромобилей.

Последние годы



В середине 70-х и в 80-е годы Долматовский писал научно-популярные статьи и книги об автомобилях. Очень много рисовал для журналов - вел в «Технике молодежи» знаменитую историческую серию, посвященную редким маркам автомобилей.

Последняя (16-я по счету) книга Юрия Ароновича «Автомобиль за 100 лет» с авторскими иллюстрациями вышла в 1986 году в издательстве «Знание». Последняя статья была опубликована в журнале «Автошоп» в 1996 году. Юрий Аронович Долматовский скончался 12 января 1999 года, успев отметить 85-летний юбилей. Он был женат однажды и на всю жизнь - на И.В Долматовской, которая была младше Юрия Ароновича на три года и пережила мужа на пять лет. В 1939 году в семье Долматовских родилась дочь Е.Ю. Долматовская, ставшая впоследствии писательницей, автором учебников по изучению английского языка и, среди прочего, книги (на английском языке) «История автомобилей». К сожалению, Елены Юрьевны уже нет в живых.

Личность и характер

Друзья Долматовского отмечали тонкий ум и невероятное чувство юмора этого человека. Он всегда, в любых обстоятельствах был предельно аккуратен, сдержан, интеллигентен. Предпочитал строгий костюм с галстуком. На манжетах его рубашки блистали неизменные запонки. Он был заядлым курильщиком - где бы Долматовский ни появлялся, его узнавали по тонкому аромату табака (он курил сигареты «Золотое руно»). Всю жизнь супруги Долматовские прожили в однокомнатной квартире в Крылатском. И те, кому посчастливилось побывать у Юрия Ароновича в гостях, вспоминали, что и дома он был исключительно требователен к себе и к своему внешнему виду. С младшим братом Долматовский находился в легкой ироничной пикировке. Себя Юрий Аронович называл «неудачником в семье Долматовских» и часто представлялся, как «брат поэта Долматовского». Его обожали слушатели Клуба художественного конструирования МАМИ, где Юрий Аронович вел в 80-е годы курс лекций. Этот замечательный человек, автоконструктор, ученый и блистательный художник был признан классиком при жизни. Классиком промышленного дизайна.

[http://wiki.zr.ru/Юрий Долматовский](http://wiki.zr.ru/Юрий_Долматовский)