

Большая жизнь в миниатюре

Город Дзержинск Нижегородской области является одним из крупнейших центров отечественной химической промышленности и науки. 90-летняя история города вобрала в себя немало событий, дат и имен его жителей, оставивших свой след в памяти современников и потомков. Интерес к ним вызван доброй памятью об их профессиональных и человеческих качествах, уважением к их талантам и творческим достижениям.

Одним из таких был мой отец - Юрий Платонович Чистяков, самобытный художник-любитель, а по профессии – руководитель кадровой службы одного из ведущих НИИ. Он был ровесником города, в котором родился и прожил всю свою жизнь.



Юрий Платонович Чистяков (01.01.27. -15.06.79.)

Наша малогабаритная квартира напоминала музей, полный необычных вещей: макетов военной техники, диорам и других подобных артефактов. Все это было создано его руками. Это дело было для него не профессией, но очень сильным творческим увлечением.

Юрий Платонович окончил школу, поступил в Горьковский индустриальный институт на автобронетанковый факультет. В тот же период там обучались будущий испытатель «Чаек» на ГАЗе – Б.В. Греков, и будущий известный партийный и государственный деятель советской эпохи – К.Ф. Катусhev. В 1948 году, будучи студентом 3 курса, по путевке райкома комсомола Ю.П.Чистяков был направлен на службу в органы госбезопасности - в Ленинград, в спецшколу МГБ СССР. Потом была служба в «органах», сначала год работы в Москве, в ГУО - главном управлении охраны: документы с подписью генерал-лейтенанта Власика, дежурства на правительственной трассе - Калужском шоссе, в Большом театре и на трибунах Красной площади, потом - работа в Горьком.

После увольнения в запас в 1960г. по закону о сокращении вооруженных сил он возвратился в родной Дзержинск, где в НИИ полимеров им. академика Каргина он 19 лет проработал руководителем кадровой службы. В работе с людьми он строил взаимно уважительные, корректные и выдержанные отношения. Поэтому редко кто мог бросить ему упрек за то или иное предпринятое им решение или действие, что иногда бывает с работниками кадровых служб...

Теперь о его творчестве. Началось все случайно, в уже далекие 1960-е годы. Поехали мы семьей отдыхать на юг, на своем автомобиле «Победа». Дорога в Крым пролегла по местам бывших сражений Великой Отечественной войны. И вот за Курском, недалеко от легендарной Прохоровки увидели танк, настоящий Т-34, горделиво возвышавшийся на пьедестале. Это был один из многочисленных мемориалов над братскими захоронениями наших воинов. Отец, юность которого пришлось на годы войны, не мог остаться к этому равнодушным.

Кроме того, сыграла свою роль и воинская романтика, уже в послевоенное время, в конце сороковых годов сделавшая его кадровым военным. В начале 60-х, будучи уже гражданским человеком, он продолжал активно интересоваться всем, что связано с армией, на работе увлечённо занимался военно-патриотическим воспитанием допризывной молодежи. Короче говоря, не хватало только случая, и он представился! Кто потом был инициатором изготовления первой модели «тридцатьчетверки»: он сам или я, никто уже точно не помнит. Эту чашу желания до краёв дополнило и его собственное, мальчишеское неудовлетворенное чувство тяги к игрушкам, вполне обычное в годы его детства. Одним словом, решили сделать модель такого же танка. Но, как? Помогла интуиция, тут же сделали несколько фотографий танка-памятника, которые оченьгодились в последующей работе.



Памятник советским танкистам под Прохоровкой (1961г.)

Если вспомнить то время, доступной информации, необходимой для подобных энтузиастов, просто не было: журнал «Моделист-конструктор» ещё не существовал, в исторических книгах о танках все изображения были приблизительными, условными. Сами «тридцатьчетверки» тогда еще находились на вооружении или на ответственном хранении в арсеналах. Поэтому польза от фотографий памятника была просто неоценимой. Вслед за первой последовала вторая, третья и четвертая модель этого легендарного танка. Всю свою творческую жизнь он неоднократно возвращался к образу такого дорогого для него символа нашей Победы.



Первый танк Т-34 (1962г.)

Первая модель появилась уже в 1962 году. Она была спаяна из листовой жести, отрихтована оловянным припоем и шпатлевкой и окрашена в нитрокраску цвета «хаки». Когда отца спрашивали, из чего он делает свои модели, он коротко отвечал: «Из консервных банок!». В ответе сквозил юмор, так свойственный его натуре, но это была 100-процентная правда, так как в ход шли все, обычно выбрасываемые, жестяные консервные банки от кабачковой икры, болгарских компотов и венгерской фасоли. Так что можно сказать, что модельный «броневой щит Родины» был создан из «вторичных ресурсов» стран Варшавского договора. Почти всё, кроме

токарных работ (колеса, втулки, корпуса фар), он делал сам вручную. Модели отличались высокой степенью достоверности, лишь масштаб, особенно поначалу, был не всегда типовым. Некоторые модели, например, «Победа», «Роллс Ройс, да и ГАЗ-67Б, делались «от колес», поскольку резиновые шины использовались тех размерностей, которые были доступны.



«Броня крепка, и танки наши быстры!...». (1966-1972г.г.)

Но материал – это только часть дела. Нужна еще чертёжная документация и, разумеется, умелые руки. «Документацию» в виде проекционных чертежей-эскизов и шаблонов-раскроек он делал сам на основе фотографий. Большую пользу сослужили знания, полученные когда-то в институте. Черчение, а также начертательная геометрия оказались как нельзя кстати. Получаемые развертки простых и сложных поверхностей в виде шаблонов наклеивались на листы жести, вырезались по контуру, и вот вам уже комплект листов для бронекорпуса или шестигранной башни. С корпусом танка проще, он и в жизни то состоит из плоских панелей, а вот литая башня! Её сложную форму приходилось получать, обрабатывая напильником обильно опаянные припоем поверхности, предварительно подсобранного из кусочков жести многогранника. А умение резать металл ножницами, опаивать его оловом и обрабатывать напильником пришла из обычной практики шофера-любителя, вынужденного самостоятельно «лечить» кузов своей любимой «Победы». Ведь «автосервисов» то тогда еще не было!

Для того, чтобы создавать подобные вещи нужно было не просто умение и упорство, нужны были талант, вдохновение и страсть. Талант был от природы, как теперь говорят, от Бога. С юности он рисовал карандашом и пером, писал маслом и так любимой им акварелью, мог точно передать портретное сходство и метко изобразить карикатуру или шарж. В первые годы семейной жизни, вдохновленный совместным увлечением оперой «Пиковая дама», многократно виденной и слышанной на сцене Горьковского оперного театра, он выполнил в миниатюрном макете знаменитую сцену у Канавки, где происходит трагическая развязка драмы, описанной Пушкиным и Чайковским.



Одна из первых диорам (1964г.)

С моим рождением отец пытался всячески привить мне, тогда еще совсем маленькому, любовь к технике через многочисленные игрушечные автомобили и даже – электрифицированную железную дорогу, по которой тепловоз возил 4 вагона. Он и сам играл в эти игрушки, как бы доигрывая за своё детство. Впрочем, большой ребёнок жил в нем всю жизнь. Попытки самостоятельно мастерить пришли позднее, в конце 50-х, когда он с увлечением оформлял для нас с сестрой домашний Новый год. Помню великолепный макет Дмитровской башни Нижегородского (тогда ещё Горьковского) кремля, сделанный из картона в Новый 1959-й год. Потом в начале 1960 года один из наших родственников сделал для своих сыновей игрушку-танк из жести. Танк был абстрактным, даже неокрашенным, но такого в магазине не купишь. Он то и дал толчок мыслям, а потом сработал и стимул соперничества. Короче говоря, было решено сделать такой же и даже лучше. Первые же попытки не

удовлетворили ни автора, ни меня - «главного заказчика». Танк был, а сходства было мало. А тут как раз подоспела первая поездка в Крым в июле 1961года, с чего и начался этот рассказ.



Машины: большая и маленькие (1976г.)

Так началась эпоха творчества. Мало-помалу за 17 лет были созданы танки, легковые автомобили, военные катера, а затем и комплектные масштабные макеты-диорамы, выполненные в традициях лучших макетчиков по музейным диорамам! В результате дом наполнился большим количеством уникальных моделей, которые кроме высокой достоверности обладали также какими-то игровыми эффектами. Но играть ими, как обычными игрушками, конечно же, не играли.

Зато можно было увидеть разные чудеса.: как, например, поворачивается башня и открываются все люки у танков Т-34, Т-54, ПТ-76 или КВ-1, или как работает



Диорама «Битва за Москву» (1977г.)

подвеска у танка Т-26, у «Победы» или «Чайки» ГАЗ-14, как одинаково легко и на гусеницах и на колесах «бегают»

электрифицированный танк БТ-7, как у той же «Чайки» открываются капот и багажник, как «работает» ее двигатель и все его ременные приводы, как

чистят стекло щетки стеклоочистителя, как звучит сигнал и мигают указатели поворота, как складывается тент или при вращении руля поворачиваются передние колеса у ленинского Роллс-Ройса или вездехода ГАЗ-67Б. А, открыв



Последние штрихи (1976г.)

защелки капота 67-го, можно разглядеть двигатель, карбюратор и распределитель зажигания с проводами.

Полный перечень всех подобных чудес занял бы не одну страницу! А летом мы выезжали на природу и на каком-нибудь небольшом водоёме запускали самодельные радиоуправляемые торпедный катер и морской охотник.

На фото справа: Торпедный катер к атаке готов! (1976г.)



Не оставались без его внимания и модели, особенно военной техники, так сказать, «фабричного» производства. В те времена это были пластмассовые или цинковые изделия московских заводов «Прогресс» и «Огонек», а также столь желаемые всеми коллекционерами модели ГДР-овских фирм РИКО и ESPEWE: танки, автомобили, корабли, самолеты и, наконец, железные дороги. Но продавались они преимущественно в Москве. Поэтому каждую весну, лето и раннюю осень мы всей семьей совершали на своей «Победе» «чартерные» рейсы в Москву, как говорили, «туда-сюда».



Самый любимый автомобиль и его миниатюрное воплощение в масштабе 1:22 (1968г.)

Регулярно посещались «Детский мир» на площади Дзержинского, магазин «Лейпциг» на Ленинском проспекте и книжный магазин «Дружба» на улице Горького, где можно было найти что-нибудь интересное по автомобилям, самолетам и железным дорогам, и их моделированию.



Главный машинист и диспетчер «Малого БАМа»

На элементной базе модельной железной дороги фирмы РИКО с 9-миллиметровой колеёй рельсового пути (масштаб 1:160 или NN), была построена целая маленькая страна периметром 3,5 x 1 метр. В ней по многочисленным рельсам, разъездам и стрелкам, минуя вокзалы, светофоры, переезды со шлагбаумами, бегали, словно мыши, такие же маленькие грузовые и пассажирские железнодорожные составы. Они проходили сквозь туннели, переезжали мосты через реки. Рядом по дорогам «ехали» маленькие автомобили, а на вокзале около домиков или около колодца с гусём-коромыслом толпились «люди» из картона, ростом не более 12мм. Все это называлось «Малый БАМ».

В центре композиции стоял такой же маленький постамент с танком Т-34. Электрическая система управления с элементами электроники позволяла одновременно пустить в ход до 6 составов.

Спустя 3-4 минуты какой-нибудь поезд, ведомый электровозом или тепловозом (был даже и один паровоз,

самодельный), как правило, нагонял впереди идущий, и они сцеплялись друг с другом. Кругом горели и мигали огни, как железнодорожных сигналов, так и окон миниатюрных домиков, локомотивы подавали гудки. Зрители, которые смотрели на эту феерию, обыкновенно приходили в восторг. Эта железная дорога называлась «Малый БАМ». А под макетом в потемках с электрическими проводами постоянно дремал стареющий «начальник БАМа» - любимец семьи пёс Тузик.



Пульт управления железной дорогой

Кроме моделей военной техники, автомобилей, кораблей отец создал различные диорамы: «Приезд В.И. Ленина в Петроград», «Залп «Авроры», «Взятие плацдарма (Москва, октябрь 1941)», «Корчма на литовской границе» (сцена из оперы «Борис Годунов»). Все это требовало больших усилий, времени, творческого запала и, снова, точной, достоверной информации.



«Приезд В.И. Ленина в Петроград

Поэтому, когда он бывал в Ленинграде, часами бродил по залам Русского музея, Эрмитажа, Кунсткамеры, Военно-морского и артиллерийского музеев. Ленинград, наверное, был самым любимым его городом. Туда он возвращался неоднократно и к ростральным колоннам на Васильевском острове, и к Петропавловской крепости, и к «Авроре», и к Летнему саду, и на Мойку к Пушкину. Поэтому зоркий объектив его «ФЭД-2» помнит

Дворцовую площадь, «Медного всадника», ленинский броневик и здание Финляндского вокзала, причем не с торца, где стоит известный памятник, а с боку. Именно этот снимок подлинного места митинга и лег в основу диорамы, где вождь, мастерски вырезанный из твердого пенопласта, стоит не на башне (как на памятнике), а на крыше миниатюрного броневика.



Диорама «Битва за Москву». Октябрь 1941г. (1977г.)

А чего стоило создание корчмы времен Бориса Годунова! Изучалась различная историческая литература, литература по деревянному зодчеству. Помогли поездки в древний Суздаль и более поздние публикации в журнале «Наука и жизнь». Ну, кто бы мог предположить, что в конце 16-го века русские избы имели печи, но не имели труб, то есть,



Корчма на литовской границе. «Борис Годунов»

топились «по-черному»? А так хотелось к этому бревенчатому домику добавить кирпичную трубу! Сама печь, мебель и вся миниатюрная утварь на столе и даже иконы с лампадой были сработаны в соответствии с прототипами того времени. А динамичные позы героев сцены!

Пенопластовые «монахи Варлаам и Мисаил» и сам «Григорий Отрепьев» будто бы сошли с фотографии из «Огонька» 1948 года, в котором писали о премьерере «Бориса Годунова» в Большом театре.

Вот зачем были нужны многочасовые походы по ленинградским и московским музеям,

изучение живых больших панорамы и диорамы в Севастополе и на Сапун-горе, многократные поездки в Михайловское, Суздаль, да и в саму Литву! А горы книг, художественных альбомов, открыток и просто вырезок из журналов, ими была забита вся квартира. Таким образом, отсутствие базового художественного образования восполнялось им постоянным самообразованием в самых различных сферах культуры и искусства: рисунок, живопись, скульптура, диорамное макетирование, архитектура, история, литература, музыка – все было ему интересно!



Первая встреча с настоящей «Чайкой».
(Последний снимок 11.03.1979)

изнеможения и помогал ему переносить боль его такого большого, такого нездорового, уставшего сердца? Человек огромной работоспособности, шутка ли, только за 1972 год – 4 модели танков, он спешил. Куда? Как будто бы знал, что судьба ему отпустит так немного. Всего каких-то 52 с половиной года... Ведь вторая модель 14-й «Чайки» так и осталась незаконченной.

Постепенно его увлечение переросло в страсть, почти в болезнь. Он подчинил своему любимому занятию всю свою жизнь. Казалось, он не чувствует меры. Он работал вечерами, иногда просиживал до утра с паяльником или напильником в руках, а после шёл на работу, которая сама по себе отнимала силы, но не приносила такого удовлетворения. Натура страстная, личность незаурядная, он своим мастерством компенсировал то, чего, может быть, не удавалось на работе и в жизни. Попытки нас, близких, как-то приостановить этот бешеный бег ни к чему не приводили. Кто знает, может быть, этот труд до



Модель «Чайки» ГАЗ-14 в масштабе 1:10.
1976г.

Ведущий конструктор Горьковского автозавода А.Ю.Чистяков.

Работы Ю.П. Чистякова



ГАЗ 67Б на капоте «Победы» и на «бездорожье». 1975г. М 1:12,5



Танк Т-34-85. (1972г.) М 1:16



Колесно-гусеничный БТ-7 (1972г.) М 1:16



Танк Т-27 (1966г.) М 1:16



Танк Т-54 (1966г.) М 1:16



Ленинский «Роллс Ройс» (1971г.) М 1:16



«Чайка» ГАЗ-14 (1976г.) М 1:10