



Сергей

Дмитриев

ПРОЗА ЖИЗНИ



Моя строка

Сергей Дмитриев

Проза жизни

«Моя Строка»

Дмитриев С.

Проза жизни / С. Дмитриев — «Моя Строка»,

ISBN 978-5-996512-79-9

Книга о жизни в жанре проза.

ISBN 978-5-996512-79-9

© Дмитриев С.
© Моя Строка

Содержание

1. ДИЗАЙН	6
2. ИЗОБРЕТЕНИЯ	13
Конец ознакомительного фрагмента.	15

Сергей Дмитриев

Проза жизни

*На свете много, друг Горацио, такого,
Что и не снилось нашим мудрецам*
Шекспир

1. ДИЗАЙН

Знакомство с дизайном

Прикосновение к дизайну. Как это было? На всех крутых поворотах своей биографии я был редактором и оформителем стенгазет. Однако задатки художества считались недостаточными, несерьёзными, поэтому по общему поветрию я подался в инженеры. Но меня всегда тянуло от «деловитых и сухих чертежей к изобретательству, к дизайну вещей и помещений. По моему горькому опыту, инженер и изобретатель – не одно и то же, они редко смешиваются (совмещаются) в пресловутом одном флаконе личности. После окончания вечернего техникума я «коротал время» за кульманом в техотделе цеха. И, конечно же, заправлял стенгазетой, которую оформлял настоящий художник – акварелист, очень правильный человек. Он мне многое доверительно внушал. Например, о чувстве меры в оформлении вещей. «Вот смотри, это чайное блюдечко с золотой каёмочкой. Его можно было полностью позолотить, но это было бы приторно, а каёмочка придаёт блюду элегантность и изящество», – рассудительно говорил он мне. Но сильнее всего он мне «впарил» (выражаясь по – теперешнему) идиосинкразию (неприятие) бликов. Я до него, как и большинство из нас, вообще не обращал внимания на это явление и его вред. «Блики стёкол окон, витрин, скоплений автомобилей действуют исподволь. Они утомляют, вызывают нервозность и даже агрессивность», – убедительно внушал он мне. С его подачи я даже написал статью «Чёрный цвет и блики». Но «едем дальше». После техотдела цеха я «пошёл на повышение в проектный отдел завода. Какие наивные надежды на статус конторы! Но на металлургическом заводе был цех столовых приборов. Считалось, что отходы нержавеющей стали подходят на вилки – ложки – поварёшки. Продукция хорошо оформлялась в коробки и шла на экспорт, но, конечно же, не из отходов нержавеющей стали, а из самого товарного листа. Там я познакомился с дизайнерами-разработчиками новых моделей. Ох, какая это нелёгкая работа!.. Хотя и не надо вытаскивать бегемота из болота. Тогда были в моде научная организация труда, дизайн рабочих помещений, сетевые графики производства работ и прочие блаженные порывы. Я бросил несколько рауц и по оформлению, и чисто технических. Был в кандидатах в новый отдел дизайна, но не спелся с начальником строительного сектора, у которого были свои, другие притязания на дизайн. Но течение жизни несёт нас на новые подвиги. В новом районе недалеко от дома открылся Автоцентр ВАЗа. Зачем два часа тратить на поездку до завода, когда минут за двадцать можно дойти до Центра? С моими претензиями на дизайн я оказался мастером по окраске автомобилей Автоцентра ВАЗа. Это было феерическое «время больших ожиданий». В новеньком Центре царил тотальное оживление, воодушевление, подъём, коллектив был новый. Важным моментом работы был подбор колера. Он делался на глазок – с учётом просушки – матёрыми малярами. Здесь я потерпел крупное фиаско, которое никогда не забуду. Пригнал клиент покрасить старенькую «Победу», помятую и обшарпанную. Я спросил, в какой цвет покрасить. Он ответил – а сами подберите, какой лучше. И меня дёрнуло покрасить в цвет хаки. Видели ли вы когда-нибудь «Победу в цвете хаки? Врагу не пожелаю увидеть такое. Когда её выкатили из сушилки, все вытянули лица, как на кривом смайлике. Но меня особенно не корили, приняли за общую неудачу. Перекрасили светлой краской, после чего я усёк, что светлый цвет авто лучше «рисует» силуэт машины. Но отвязался от кульмана я ненадолго. Без притязаний опять привёл меня к нему в новой конторе... Но об этом потом. Потом, если будут заявки.

Знакомство с дизайном (продолжение)

Продолжу описание походов вечного и во всём дилетанта... В автоцентре ВАЗа всё шло своим чередом, не предвещая судьбоносных «виражей на поворотах». Имели место стычки с администрацией.

Запомнился эпизод с исполнением заказа одного «меченого» клиента. Меня вызвали на ковёр к шефу за срыв сроков ведомого сверху человека. Предупредили о несоответствии, и шеф сказал знаменательную, программную на долгое время фразу: «Товарищ Дмитриев хочет, чтоб мы намазали на его кусок хлеба ещё и толстый слой масла...» Среди клиентов попадались настоящие «ВИПы». Это были полезные уроки дипломатии и обхождения. Сравнительно ровное «прохождение службы в Центре нарушил один заказ. Разработчики НИКТИМПа (Научно – исследовательский и конструкторско-технологический институт местной промышленности) принесли покрасить своё новенькое детище – велик для детей 4–6 лет. Естественно, мы увлеклись обсуждением, как и чем покрасить. На почве этих «прикосновений к дизайну», короче, интересных контактов, я оказался инженером – конструктором «КОПра оф НИКТИМП». Даю расшифровку аббревиатуры КОПР: конструкторский отдал перспективных разработок. Как можно было устоять перед мощью даже только аббревиатур с захватывающими перспективами выпендриться (отличиться) в перспективном отделе? Коротенько о конторе. Институт разрабатывал новые модели игрушек, колясок и великов для детей с полной технологической документацией по заказам предприятий в треугольнике Калининград – Горький – Хабаровск. Рассказывали забавный случай с «особняком в самолёте. Два командированных в Горький сотрудника в самолёте обсуждали детали игрушки «Бронетранспортёр». Это привлекло внимание «особняка», и им пришлось объяснять, что разговор шёл только об игрушке. Я заявился в отдел с самомнением и амбициями Эдисона. «Почему это вы выполняете работы по заказам? Должны быть готовые разработки, чтобы клиентам осталось бы только выбрать из ряда подходящие». «Э, дорогой мой, – сказал мне настоящий и матёрый дизайнер Володя, – Каждая разработка требует полного напряжения и отдачи сил, а мы не можем тратить их безадресно, на ветер, на полку». В этом я убедился в первые недели работы. Для производства неважно, что производится, игрушка или паровая турбина большой мощности. Всё требует доскональной проработки и учёта массы вводных от безопасности до внешнего вида. В отдел заявлялись и «люди со стороны». Помню, один товарищ принёс готовый набор интересного детского конструктора, и велись серьёзные разговоры о принятии его к разработке. В такой роли и мне самому пришлось потом выступать не раз, обивая пороги инстанций. В отделе был коллектив искусных макетчиков – виртуозов. Я восхищался их одержимостью и мастерством, наблюдая, с каким азартом они работали. Имели место и неприятные моменты при согласовании чертежей с технологами, когда неожиданно всплывали досадные ошибочки на чертежах. Но в отделе было всё основательно, по – уральски: я вместе с коллегами в рабочее время ходил на лекции по дизайну шрифтов и не только. В КОПРе был замечательный патентовед – супер! Я дома сделал действующую модель черепахи, имитирующую движение ног настоящей, и принес её показать. Патентовед помог мне оформить авторское свидетельство, которое и сейчас находится в моем архиве творческих порывов. «Я к великим не суюсь в почётнейшие лики», но мне симпатят «неформальные» профессионалы, которые «не проходили академиев», но стали мастерами своего дела, как говорится, по наитию. Навскидку назову Веру Глаголеву и Василия Пескова, перечень можно продолжить. Так же никому не заказано «едва касаться» чего –нибудь интересного и даже сварганить что –нибудь от стишка до игрушки.

Визуальное насилие. Досадные мелочи

В суете городов и в потоке машин мы редко обращаем внимание на неудобные детали, на дискомфортные мелочи жизни. Но часто исподволь и явно они нас не на шутку достают, раздражают, искажают пейзаж настроений, сбивают деловой настрой. Хотелось бы, чтоб такого было поменьше, поэтому и предлагаю обсудить эти самые мелочи. Архитектурное насилие Самое распространённое, зримое и редко кого беспокоит. Суть его в повторении одинаковых элементов (окон, например) на больших площадях. Глаз заточен на изменение картинки, и когда очень долго таких изменений нет, он начинает испытывать беспокойство, утомляется. Поэтому одинаковые элементы часто разбивают на секции. Примером такого насилия могут служить плоские фасады небоскрёбов, на гектарах заполненные одинаковыми элементами окон. Одинаковыми элементами могут быть и целые дома. Кварталы хрущёвских пятиэтажек как искусно, профессионально ни расставляли, как ни отделяли посадками деревьев, всё равно глаз натёкался на одни и те же подъезды, торцы домов, хоть и покрашенные в разные цвета. Конечно, выросшие деревья, «архитектурный плющ и виноград на стенах (например, в Молдове) скрасили изыяны монотонности, придали романтичность, но «уши однообразия» торчат до сих пор. Была мода заполнять площади торцов мозаикой больших многозначительных панно. Но такие большие картинки только издали «съедобны». Сейчас для обозначения сути явления родился новый термин «соты», жить в сотах – значит на этаже в сотовой высотке. Картинки таких «сот» используют в рекламе жилья. Цветовое насилие Тоже не сахар. Есть хрестоматийно нехорошие сочетания цветов, но они упорно принимаются к исполнению. Свежий пример. Нам как бы по графику выдали новые баки для мусора, хотя и старые вполне исправны. Старые были полностью синими, у новых, видимо, после мучительных обсуждений крышки решили сделать тёмно – зелёными. Так и красуются новые баки нудным сочетанием цветов. Красный шрифт на зелёном фоне как – то вибрирует и наоборот. Расхваливаемая в Сети наша «Мазда-3» напрягает глаз красным светящимся шрифтом приборов на чёрном фоне. Почему игнорировали классику – зелёный шрифт на чёрном, трудно понять. Или взять (что далеко ходить?) мою двуязычную «клаву»: латинские буквы белые на чёрном, а русские – красные (!) на чёрном. Чтобы их различать, необходимо сильное освещение. Почему не принять было жёлтый цвет для русского текста? Таких несварёнок немало повсюду. Сюда же можно отнести масштабное насилие, когда соседствуют крупный и мелкий шрифт. Телевизионное насилие Самое разнузданное и необузданное. Это какой – то невообразимый конгломерат насилия над зрением. Гвоздём его являются реклама – её крутят, её впаривают методически, мерно через равные навверное промежутки. Можно навскидку утверждать, что всё телевидение пересахарено рекламой. Но это не всё! Суматошная смена кадров; резко, броско, контрастно меняется картинка. В напряге не только глаза, но и сознание, не успевающее осмыслить, бесцеремонно поторапливаемое. Беспощадно совершенно тёмный экран резко вспыхивает полной яркостью. Ведь в реальном мире такое мельтешение невозможно. Это стало возможным только с помощью средств электроники, и это есть насилие над самой природой восприятия. Последним «достижением» стоит, пожалуй, считать формат телепередачи, когда на экране начинают дискутировать и слушать одновременно шесть и более персон. Один говорит, остальные перебивают или нервно и томительно ждут слова. А снизу ползёт «бегущая строка и демонстрируется динамика результатов обсуждения в меняющихся графиках. Мульттики тоже «превышают скорость» нормальных движений и разумной смены кадров. Я подозреваю, что просмотр мультиков как – то вредно влияет на восприятие детей и даже взрослых. Я не претендую на исчерпывающее освещение темы, это, скорее, личное мнение. Может быть, кому – то нравятся и нелепые сочетания цветов, и однообразные городские пейзажи, и телетемпы?..

Блики и чёрный цвет

Давненько уже знакомый художник «открыл мне глаза на вредность бликов. С тех пор я регулярно выползаю с этой темой. Он говорил мне, вот смотри, на блюдечке сделали только полоску золочёной, а не покрыли всё. Вот ты идёшь по улице и тебе бликуют оконные стёкла, витрины магазинов, автомобили стёклами и кузовом. В последнее время стали делать стеклянными весь фасад и даже зеркальными целые стены. В интерьерах тоже избыток бликов. Большинству кажется, что это пустячки. На самом деле блики исподволь угнетают, утомляют и даже делают человека агрессивным. В «натуральной природе» бликов немного: «чудный Днепр при Луне», редко спокойная поверхность водоёма, дробные блики воды при волнении. Присмотревшись, каждый может найти бликовый дискомфорт в окружающем его мире. Сейчас стало оч много авто и все они беспощадно бликуют всеми своими поверхностями. Поэтому я ратаю за матовую, безбликовую окраску авто, сокращение до безопасного уровня остекления. М. б., возможно безбликовое стекло, во что верится с трудом. Сейчас отмечена робкая мода на матовую окраску авто, что утешает. И уж с окаязией, о чёрных авто. Их столько много и я не понимаю, почему они нравятся. Скорее всего эта мода пошла, как подражание чёрным «членовозам», по принципу, куда конь с копытом... По работе часто приходится ходить по парковке и эти чёрные монстры вызывают настоящую идеосинкразию. Может это личное, но они угнетают и отталкивают. Кто – то из столпов по авто сказал, что чёрный авто это нонсенс. Сейчас и в одежде много чёрного, мне самому подарили чёрную куртку, а кожанную я сам купил по дешёвке. Человек в чёрном тоже не радуется. Такие вот мЮсли о том, о сём.

Об эмблемах автомобилей

Эмблема автомобиля – это путеводная звезда любого автолюбителя! Один вид её манит и вдохновляет на подвиги. История создания эмблем автомобилей захватывающая, как детективы Дашковой.



Я купил себе просторную «Победу»,
Из конца в конец по городу я еду —
Целый день своих знакомых развози!
Превратился я, превратился я,
Превратился я в домашнее такси!
Да, в домашнее такси.
(из песни Л. Утёсова)

Кстати, к названию (тренду) «Победа» приложил руку сам И. В. Сталин. Было предложение назвать продвинутое авто «Родина», на что он со свойственной иронией спросил: «Ну, и сколько же будет стоить эта «Родина»?»

Самой древней и долгоиграющей можно считать эмблему «Форда» (что переводится прозаично – брод, но «со значением»). Отец автостроения не заморачивался, нарисовал овальчик и разместил в нём «своё фамилие» курсивом. Через сто лет дипломированные дизайнеры на модерновом ВАЗе не стали оригинальничать и взяли за основу тот же овальчик «Форда», только «вставили в раму» ладью с парусом, которая навскидку похожа на V с запятой.

Все в курсе о давних проблемах сбыта «Жигулей» во Франции. Оказалось, что «Жигули» звучат на французском как – то неблагозвучно, и быстренько по шлягеру «Лада» переименовали «Жигули в «Ладу».

«Сукин сын Дантес! Великосветский шкода...»
(В. Маяковский)

Шкодливый котяра у нас не вызывает приятных эмоций, но мы не комплексуем шкодной эмблемой и с удовольствием едем на «Шкодных автомобилях» из Чехии – «входим в положение и не требуем спецназвания для нас. Сама эмблема запоминается: какая – то голова с крыльями и глазом.

Интересна история современной эмблемы «Ауди». Нашлось что – то порочное в прежнем названии («Хорх») и нашли похожее по значению «Ауди» (что – то от аудитории?), и тоже не заморачивались в поисках графического символа и циркулем слитно начертали «все четыре колеса».



Эмблема «МерседесСЫ» – тоже «со стажем». По – немецки геометрически прямолинейная трёхлучевая звезда в круге. Часто эта объёмная эмблема красовалась на капоте мерсов. Эмблема УАЗа немножко напоминает эмблему мерса жёсткой прямолинейностью.

Тоже чисто геометрическая – эмблема «Тойоты». В овале – горизонтальный и вертикальный овалы (эллипсы). Интересно, что хотели этим сказать авторы эмблемы, что символизируют эти овалы? Они напоминают меридианы и параллели на карте Земли и намекают на охват рынка всей планеты?

Простенькая, без притязаний эмблемка «Ниссана». В круге «Ниссан и без всяких художеств».

Переходим к лучшей в автомире на сегодняшний день – эмблеме фирмы «Мазда». Она – вершина эволюции эмблемы, пример совершенствования ее по сравнению с прежними вариантами. Она символизирует сказочную птицу Феникс, возродившуюся из ядерного пепла Хиросимы, где находится штаб – квартира фирмы «Мазда».

«Открытие в эмблеме VV. Раньше я думал, что это просто наложение, надвигка одного на другое V. Но на перекрестии вилок оказалась горизонтальная линия, разделяющая верхние и нижние концы линий – таким образом, наверху видим маленькое v, а внизу – большое W. Это пример творческой удачи в создании эмблемы автомобиля и большая редкость.

Интересно, что символизирует эмблема «шеви» – «Шевроле»? Ведь она французского происхождения. Какой – то крест на боку с косыми концами?

Очень многодетальная и многоцветная эмблема «Кадиллака»: на щите много разноцветных флажков.



Конечно, каждый по – своему воспринимает эмблему автомобиля и затрудняется определить, что она символизирует. «По всему, поэтому» напрашивается издание справочника «Истолкователь эмблем автомобилей и краткая история их создания».

2. ИЗОБРЕТЕНИЯ

Тормоза прогресса в смысле прогресс тормозов

Эпиграфы: «Кондуктор, нажми на тормоза-а!» (из репертуара Ю. Никулина) «Вантё, тормози лаптё!» (сельская присказка) Не заходя в Вику, можно предположить, что тормоза появились задолго до изобретения ДВС и производства самобеглых колясок с ним. Ведь чем – то и как-то тормозились римские квадриги, кареты «бесчисленных Людовиков», телеги, дрожки и пролётки на Руси? В прототипы тормозов напрашивается обыкновенная шлея лошади: она не даёт возможности хомуту сползти с головы лошади и она тормозит телегу, упираясь задними ногами и передними тоже. При появлении первых ДВС все усилия направлялись на придание движения экипажу без участия лошади. Но очень скоро выявилась и проблема торможения, не менее важная для безопасности движения. И посыпались варианты тормозов разных видов: барабанные, дисковые и не только. Без затей решили тормозить велосипед – непосредственно колодками на обод колеса. Выработаны принципы размещения тормозов на быстро вращающемся валу, в верхней точки качения колеса. В таком виде такой тормоз сохранился до наших дней, также, как и долгоиграющая конструкция колеса со спицами в натяг. Подзарядка аккумулятора торможением на электрокарах стала обычным делом. Сейчас на автомобилях господствуют дисковые тормоза, даже с каналами для охлаждения, с гидро приводом и как апофигей – с системой АБС, обеспечивающей эффективное, прерывистое торможение. Черные, штрих – пунктирные следы от такого торможения можно видеть на дорогах. Сейчас замечен тренд и на велосипеде устанавливать дисковый тормоз. Для удобства сделан спецстояночный тормоз. Но у дискового (как и у барабанного) тормоза есть неудобный минус: они увеличивают неподрессоренную массу, что нежелательно для плавности хода. Заманчиво тормозить, как на колесе велосипеда, но проблема охлаждения несущего диска и герметичности покрышки охлаждает такие затеи. Само искусство торможения заслуживает отдельного разговора. Торможение на льду, на снегу отрабатывают «на курсах повышения» вождению. Торможение двигателем на автомате проще, без ручного переключения на пониженную передачу. Особое искусство требуется отпустить в О-время ручной тормоз при трогании с места на подъёме, если автомобиль на механике. По причине недостаточного навыка трогаться с места на подъёме помято немало «мордочек», побито противотуманных фар и помято хрупких корбочек спереди, так называемых интегрированных бамперов, которые уж ничего не «бампируют». Необходимость тормоза в необычном месте неожиданно всплыла из моей вело – практики. Устанавливать велик на опорную ножку часто приходится на наклонной поверхности. При этом руль поворачивается «не туда и велик теряет равновесие. Я зажал хомутиком поворот руля и велик на косогоре стал устойчивее. Можно сделать и просто фиксацию руля в прямом положении. Но заторможенный руль выявил интересную особенность. Заторможенный поворот выявил наличие вестибулярного аппарата, чего мы замечаем на обычном руле. Надёжный тормоз на любом ТС придаёт уверенности, это важное условие безопасности движения.

Как внедрять рацпредложения

Статьи об изобретателях и писателях подвигли меня на эти заметки. Если именитым писателям разрешено быть довольными своими творениями, то почему не менее гонимым изобретателям не вспомнить о своих «звёздных» моментах в историях из жизни? Когда оглядываешься в лучезарное прошлое, удивляешься своим притязаниям, спеси, амбициям, настыр-

ности и задиристости хрестоматийного Эдисона, хотя и на уровне плинтуса по сравнению... По переезде в Кишинёв обозначился острый дефицит дензнаков и было не до гонора. Освоившись на сезонных и временных шабашках на погрузке вагонов и вещей, я по настоятельной, задушевной рекомендации кадровика, в прошлом военного, подался грузчиком на мельницу, как гарантию стабильного и хорошего по тем временам заработка, благо конституция и годы позволяли. Замещавший директора главный инженер допустил кандидата на престижную должность с итээровским прошлым – с условием не претендовать на работу по диплому. Переход к теме Я рьяно врубился в работу. Ходульное представление о грузчиках как о «диком скопище пьяниц и матерщинников развеялось чудесным образом: наконец – то, я почувствовал себя в своей среде, в своей тарелке.

Ветераны деликатно обучили меня необходимым приёмам и правилам погрузки. Например, как принять мешок на голову и поддерживать его двумя руками, чтобы забросить наверх штабеля выше двух метров высотой. Первым делом я взялся за улучшения на своём рабочем месте. Не технарям скучноваты детали, но без них не обойтись. Представьте стол высотой на уровне плеч. По нему с галереи по лотку сползают мешки по 50 кг (редко бывали и по 70) и останавливаются у стопора в виде бруса. Ваша задача взять на плечо мешочек, уложить его в штабель высотой более двух метров или с удовольствием избавиться от него, швырнув в близко расположенный люк на погрузку в машины... И тут замаячил мираж совершенства, для чего не надо «кончать академией»: просится очевидное решение сделать съёмным стопор стола и по съёмному лотку направить мешки самотёком в люк. При навыках плотника и сварщика мне не стоило особого труда воплотить задумку во время очередного ремонта. Мешки с трогательным замедлением скорости на столе заскользили по лотку в люк. Два штатных грузчика смогли теперь «наблюдать за процессом» или помогать другим при запарке. Не без скрипа дежурного скепсиса съёмный лоток из досок с одним бортиком был принят на вооружение, я получил какой – то гонорар, потому что реальный эффект вычислить трудно. Позже я сделал ещё один лоток для другого люка.

Более сложная задача. Опять не обойтись без деталей. Мешки после заполнения на аппарате типа карусель после зашивки проходят длинный путь по транспортёрам со многими «пересадками». Второй «пересадкой» была с горизонтального на наклонный транспортёр с подъёмом. Мешки укладывались «криво – косо», что приводило к частым забоям – пробкам на следующих «пересадках». Снова сама собой пришла идея вставить между транспортёрами конический, корректирующий ориентацию мешка на ленте, ролик. Во время очередного ремонта под неодобрительный хор слесарей – экспертов и скепсис солистов я приступил к реализации затеи. Знакомые сварщики вырезали подходящий конус из циклона, я сам приварил его на стандартный ролик и закрепил как надо в кронштейнах. Триумф! Результат превзошёл ожидания! Мешки почти идеально стали укладываться по оси ленты, хор недоброжелателей утих, скептики избегали разговоров «на тему», я получил вознаграждение по принятым нормам. Потом установил такой же ролик и на правой стороне. На этом же участке (выбойное отделение) удалось «вывести из игры на большее время работы привод одного транспортёра.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.