

Андрей Лагузов: «Нам есть чем гордиться!»

■ Ольга СКРОБИНА

Как родилась идея

– Андрей, сколько экземпляров насчитывает коллекция клуба «Медведь»?

– Более 50 автомобилей, порядка 25 двигателей, около 10 тысяч томов технической литературы, больше четырех тысяч фотографий, связанных с историей Ярославского автомобильного завода и других промышленных предприятий региона, а также десятки тысяч документов, связанных с историей автомобилей.

– Как у вас возникла идея все это сохранить, систематизировать?

– История нашей коллекции начинается в 1932 году. Я представитель третьего поколения коллекционеров, которые питают любовь к старинным автомобилям. Такая же страсть была у моего дедушки и отца.

– С чего же все началось?

– Дедушка пришел помощником мастера на Ярославский автомобильный завод и довольно скоро стал мастером, потом контролером троллейбусного цеха, возглавлял сборочное производство. С началом Великой Отечественной войны ему была доверена сборка ярославских тягачей, которые производились тогда на нашем заводе. А когда дедушка вышел на пенсию, ему подарили много разных вещей, связанных так или иначе с машинами. Постепенно коллекцию стали пополнять другие родственники. Я тоже решил внести свою лепту. Техническая история, множество фотографий, различных интересных предметов уже были. И я начал дополнительно покупать автомобили, которые связаны с историей Ярославля. В итоге собралась очень большая коллекция.

Не самый лучший автопром?

– Есть стереотип, что отечественный автопром, мягко говоря, не самый лучший в мире. Что вы скажете по этому поводу?

– Вы совершенно верно отметили, что это стереотип. Меж тем различным ярославским довоенным конструкциям принадлежит двадцать титулов «первый в отечественной истории» либо «первый в мире». Поэтому говорить о том, что наши все срисовали, все у нас плохое, – некорректно. Кстати, то, что мы украли «фиат» у итальянцев, – миф. А вот они действительно «позаимствовали» у русских первую модель «Жигулей». Что касается «фиата», то мы купили лицензию. Не украли!

– Эти автомобили у нас как-то не прижились...

– Неудивительно. Конструкция «фиата» совершенно не годилась для эксплуатации в наших условиях – дороги у нас уж точно не самые лучшие. Поэтому в Италию было направлено 300 инженеров для адаптации автомобиля. В конструкцию было внесено 1200 изменений! И фактически машина получилась совершенно иная. Остался, пожалуй, только внешний вид.

– А «мерседес»? Эту лицензию ведь тоже выкупили?

– Была куплена лицензия «даймлербенц», но ярославский автомобиль не стал копией «мерседеса». Это была совершенно уникальная машина.

История отечественного автомобилестроения вопреки стереотипам богата и интересна. По крупицам ее собирает, обобщает и дает новую жизнь старым автомобилям руководитель клуба «Медведь» Андрей Лагузов (на фото). Сегодня он гость проекта «Герои среди нас».



– Что вы скажете по поводу американских автомобилей?

– Сразу после войны был запущен в производство автомобиль «Победа», первый в мире автомобиль с несущим пантонным типом кузова. Он выполнен по американской стилистике. Мое мнение – это один из самых красивых автомобилей сороковых годов. Да, мы использовали американский стиль, но машины делали очень самобытные. Русская школа автомобильного дизайна всегда была на высоте.

– А технологии?

– Вот с технологиями у нас действительно были определенные трудности. В зарубежных автомобилях использовались качественные высокооктановые бензины, масло, пластик, которых у нас в СССР не производили. Когда мы купили лицензии, вся автомобильная, химическая и металлургическая промышленность должна была подтягиваться под эти европейские стандарты. И за несколько лет мы справились. Стали выпускать 92-й бензин, качественное моторное масло, пластики. Это был качественный скачок, а не конструкторский и не дизайнерский.

– Потом наступили такие годы, когда все разваливалось. И отечественный автопром остался в коллекциях энтузиастов.

– Это, конечно, верно. Но в середине двухтысячных годов, когда экономика стала более стабильной, порядка 250 ярославских инженеров поехали в Австрию и там разработали двигатель ЯМЗ-530, на тот момент самый современный в мире. Его производство идет до сих пор и даже наращивает обороты. Поэтому, если говорить об отечественной автомобильной промышленности, то Ярославль выглядит достаточно неплохо.

Поехали кататься!

– У вас в коллекции эти автомобили все на ходу, правильно?

– Те, которые подлежат реставрации, не все. Отремонтированные, конечно, все на ходу и используются для различных мероприятий. Два раза в год мы устраиваем соревнования. Возродили в 2012 году исторические ярославские ралли «Медведь» и «Золотая осень».

– В этом году вы еще планируете автопробег. Он выйдет за пределы Ярославской области?

– Это новый проект клуба «Медведь», он называется «Запорожье – путь к единству». Большой федеральный пробег охватывает семь регионов Российской Федерации, включая освобожденные Запорожье и Донецкую область. Осенью 2023 года мы собираемся поехать на «запорожцах» через всю Россию, чтобы подарить их Запорожской области. Уже провели два телемоста, две видеоконференции, предупредили: ждите!

– Ехать на этих машинах так далеко, по-моему, экстрим...

– В советское время люди ездили на «запорожцах» еще дальше. Да, понятно, что это старинная машина, но мы подготовим автомобили.

– У вас это не первый опыт восстановления исторических автомобилей. Несколько лет назад вы к 9 Мая восстановили «Катюшу».

– Проект, который был создан в честь празднования 75-летия Победы в Великой Отечественной войне, называется «Машины Победы». Он реализуется с 2019 года. И проводится в том числе за счет фонда президентских грантов, а проект «Запорожье – путь к единству» мы ведем на средства президентского фонда культурных инициатив. В нем участвуют студенты ярославских вузов и техникумов.

– А что конкретно делают ребята?

– Тем, кто с нами уже три или даже четыре года, доверяют такие сложные работы, как жестяные и подготовку под покраску. Менее опытные могут заниматься арматурными работами, мыть запасные части.

– То есть они попутно ремесло осваивают?

– Это, наверное, даже не ремесло, а искусство. Потому что изготовить, например, фрагмент какой-то детали – по сути, работа скульптора. Тот, кто это делает, должен чувствовать и материал, и форму. Здесь требуется очень высокая квалификация. В любом случае для среднего автосервиса этих навыков будет даже больше, чем надо.

– Позанимавшись у вас, они могут найти себе работу?

– Если такая необходимость будет, да.

– А какова реакция людей, которые видят ваши автопробеги или выставки красивых старинных машин? Что они говорят, спрашивают?

– Восхищаются, удивляются, иногда начинают вспоминать, какие у них были машины.

« В семье, когда я родился, уже были две старинные машины, одна из них 1938 года.

Так что моей любви к автомобилям удивляться не приходится. Все каникулы я проводил в гараже Ярославского моторного завода, там, где стояли заводская «Чайка», «Волги».

И даже предлагают забрать автомобиль, который пропадает в гараже! А потом оказывается, что это редчайший музейный экземпляр! Так что здесь и просветительская функция, и сохранение истории, и популяризация автомобилестроения.

– На этих старинных автомобилях удобно ездить?

– Вообще, многое зависит от водителя, а не от машины. Но объективно, конечно, на современной машине ездить удобнее. Зато на раритетной интереснее.

– Когда вы едете на старинной машине, как реагируют другие водители?

– Всем нравится! Мы же и выезжаем для того, чтобы люди разделили с нами это счастье. Был случай, когда мы ехали на «Катюшах» по Ярославлю. Остановились, и тут случайно подошел человек и говорит: ребята, у меня есть старинная машина, грузовик ГАЗ-63, она пропадает, давайте я вам ее подарю. Этот ГАЗ-63 оказался такой редкостью! Купить подобную машину практически невозможно. У него кабина с деревянными дверями! Это для любого музея роскошный подарок...

– А кто состоит у вас в клубе?

– Это энтузиасты, люди, увлеченные историей автотранспорта. Как я уже говорил, у нас в клубе около 50 музейных автомобилей. Но помимо этих машин у нас есть и машины попроще. Они очень красивые, коллекционные, но не имеют отношения к истории Ярославля. Таких автомобилей насчитывается около ста, соответственно, плюс еще около 100 участников. А еще есть те, кто пока без машин, ездят вдвоем на одной машине. Так что нас много и мероприятия получают достаточно массовыми. ■