

18+

Павел ГОРБАЧЕВ

**РЕСТАВРАТОРЫ
ВОЕННЫХ
МАШИН**



Павел Горбачев

Реставраторы военных машин

«Издательские решения»

Горбачев П.

Реставраторы военных машин / П. Горбачев — «Издательские решения»,

Коллекционеры во все времена собирали военные раритеты и технику как дань исторической эпохе и рассматривали их как неплохую инвестицию в будущее. Опубликованные здесь интервью с реставраторами военных машин несут печать сугубо мирного времени.

Содержание

Воссоздание советского легкого танка Т-26	6
Реставрация советских танков и автомобилей для частного музея	10
Фанаты олдтаймеров рассказывают о своем увлечении	13
Реплика немецкого броневедомолада Sd. Kfz. 222	17
Конец ознакомительного фрагмента.	19

Реставраторы военных машин

Павел Горбачев

Дизайнер обложки Павел Николаевич Горбачев

© Павел Горбачев, 2026

© Павел Николаевич Горбачев, дизайн обложки, 2026

ISBN 978-5-0071-4521-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Воссоздание советского легкого танка Т-26

На одном из мероприятий военно-исторической реконструкции в декабре 2014 года в Подмосковье мне удалось побеседовать с двумя энтузиастами истории РККА, Александром Т. и Максимом Б. из Тулы, которые взялись восстановить из отдельных фрагментов целый советский танк!

По реставрации нашего будущего танка, строго говоря, нельзя это назвать макетом танка Т-26. Ведь мы собираемся его сделать из оригинальных частей, из оригинальных деталей, найденных на местах боёв. Поэтому, конечно, рассчитываем на достаточно долгий срок проекта. На много лет, но, тем не менее хочется сделать максимально приближённый к аутентичному танку Т-26 образца ориентировочно 1935—1936 годов выпуска. Как пришла эта идея? Честно говоря, скорее можно сказать, что не мы решили собирать танк Т-26, а он нашёл нас. То есть началось это в 2007 году, когда меня позвали поисковики на окраину, а сейчас это место уже в черте города Тулы, где были найдены остатки танка Т-26. То есть фрагменты башни, ну и мелкие детали. Он в составе 112-й танковой дивизии полковника Гетмана участвовал в боях 11—12 декабря 1941 года. И эти детали оказались у меня. А в дальнейшем, наверное, понадобилось несколько лет, чтобы совпали условия, технические знания, какая-то сумма накопленных деталей, чтобы мы летом этого года пришли к этой идее. В начале, скажем так, эта идея выглядела достаточно безумной, а сейчас всё больше и больше людей нам помогают и как-то уже воспринимают как вполне реализуемое. Но техническая реализация в основном лежит на плечах Максима.

Как мы достаём детали? В основном, конечно, покупаем их у поисковиков. Иногда нам помогают люди от доброй души. Стараемся новые детали делать только минимально необходимые: гайки, болты, которые сгнили. Я беру остатки одной детали, снимаем все размеры, заказываем, соответственно профессиональным токарям или фрезеровщику. Ну, пока мы в начале пути, очень много времени занимает, в основном, рихтовка, потому что многие детали хоть чуть-чуть, но деформированы. Петли надо разрабатывать, выправлять листы брони. Хотя она тонкая, но это броня, приходится рихтовать — греть, разбирать. Что самое неприятное пока в нашей работе? Приходит некий узел, он ржавый. Чтобы разобрать опорный каток, мне потребовалось практически 12 часов. Его же пилить-ломать не будешь, соответственно, надо греть, разбирать, очищать. В общем-то, очень много времени «съедает», конечно, разборка узла. То есть, когда мы видим сюжет, о том, что достали из реки танк, то все очень радуются. А на самом деле так выглядит начало тяжелой работы, потому что он ржавый, он заиленный. И надо его разбирать, каждый узел, соответственно, перебирать, перечищать, что-то менять. Ну, снимаем чертежи, соответственно, приходится разбираться в конструкции по ходу процесса. Помогают люди нам, в том числе, известный танковед Юрий П. нам помог методическими материалами. Ну, конечно, чертежей заводских на Т-26 нет, то есть — приходит узел, начинаешь разбирать и начинаешь понимать, как он был устроен, и потихонечку начинаем вникать уже в механику танка. Медленно, не торопясь, но за нами никто не гонится, поэтому, в общем, думаю, что всё будет хорошо, танк поедет. Но это, конечно, будет не завтра, не через год и не через два. Но сроки мы себе, как Александр сказал, не устанавливаем. Потому что делается всё нашими средствами, нашими силами. Благо, небольшая материальная база есть, площади есть. Ну, соответственно, работники — это я, в основном, ну и он в качестве помощника выступает.

Смотрите, у меня в руках пластиковая миниатюра корпуса танка Т-26. Такая модель, которая, конечно, для моделлистов грубо собрана, но мы с ней часто ездим, показываем людям в качестве уже некой объёмной модели на ней, что нам нужно, и они начинают понимать, о чём идёт речь. Что вселяет в нас оптимизм? Что, по своей конструкции, корпус был очень простой. Он прямоугольный, из сваренных листов, при этом весь верх надмоторного отделения

и трансмиссионного, он на болтах. То есть при попадании снаряда вырывало отдельные листы, а верх отделений — он просто взлетал, поскольку был на болтах.

Я сейчас немножко тебя перебежю. Я всё-таки думаю, что это не столько от попадания и боевых повреждений, сколько послевоенные подрывы, сдача техники на металлолом. Но результат тот же самый.

Все эти листы мы приобретаем в целом виде, иногда кажется, как будто их просто сняли, отвернули гайки. Поэтому нам за эти полгода удалось собрать полностью надмоторное отделение, люки механика водителя, практически все люки, что есть на танке, ну и частично трансмиссионное отделение, всю крышу и надмоторное. А также боковой лист, где было очень частое пробитие между катками.

Ну, собственно, и нам он с пробитием так и достался. Но также есть часть деталей по башне, катки. Мы, можно сказать, уже не в самом начале пути, но ещё продолжаем собирать. Это пока хранится частью в гараже, частью под открытым небом на моей территории — у меня частный дом. Соответственно, там же и мастерская. В основном летом всё делалось во дворе, потому что очень много приходилось чистить. Мы металлическими щётками и электроинструментом чистим, и чтобы не подметать потом в помещении, и чтобы там туман ржавый не стоял, работы проводятся на улице. Потихонечку отчищается, часть деталей начали грунтовать, потому что окончательная покраска будет, когда всё будет собрано, и нет смысла красить отдельно люк, потому что тогда танк будет выглядеть как мозаика. Чем больше у тебя информации, тем легче собирать его в дальнейшем. Как один из археологов говорил: «Дайте мне кость динозавра, и я вам восстановлю всего зверя». То есть появляется некая деталь, а она за собой «тащит» соседние отверстия, посадочные места и так далее, и тому подобное. Появляется какой-то механизм, и он «тащит» за собой ещё что-то, и в результате картинка становится всё более и более реальной.

Предпочитаем заниматься тем, что мы сейчас можем. Скорее всего, будет современный двигатель, а вот какой — пока не знаем. Потому что оригинальный, если он и будет восстановлен, то я считаю, что ему место на тёплом стенде. Можно его собрать, один раз завести, и пусть стоит. Если сломалась современная деталь, её можно купить в магазине, а вот старинную, скорее всего, вторую такую не найдёшь, надо делать с нуля. А зачем портить вещи? Трансмиссия будет, наверное, восстанавливаться родная. Потихонечку купили тормоз фрикциона, разобрали его. Постепенно начинаем понимать, как система работала, рычаги механики водителя — куда что шло, какие делались регулировки? Но, ещё раз говорю, торопиться нам некуда, и медленно знания появляются по мере работы. Мы не собираемся совершать на нём пятидесятикилометровый марш. Судьба этого танка будет, скорее всего, такая: выехал из ворот своего ангара, погрузили на трейлер, отвезли на мероприятие, выгрузили, проехал он 100—200 м в каждую сторону, вернулся назад. Своим ходом, естественно, он из Тулы в Москву или во Владивосток ходить не будет. Хотим восстановить кусочек истории, то есть вернуть из небытия часть материальной культуры, потому что этих танков было очень много, но их практически и не сохранилось. А то, что сохранилось, оно либо не на ходу и не хватает каких-то деталей, либо это памятник. Это хорошо, но ходовых танков таких — есть всего один, насколько я знаю, только вот конический танк из Кубинки.

Делаем мы это для себя. Военно-историческая реконструкция — это хобби. Конечно, иногда бывают приглашения на съёмки фильмов, но главное — это не попытаться заработать на этом, а делать для души. Отчасти, это хоть громко сказано, но цель — это воспитание нашей молодёжи, потому что все смотрят американские фильмы, а своя история зачастую забывается. Так что это ещё одна возможность напомнить молодёжи и детям о нашем прошлом. Но главная цель, конечно, для себя — восстановить кусочек истории.

Перед Великой Отечественной войной это был самый массовый танк в Советском Союзе, выпущено в различных модификациях больше 10 000 штук. И мы надеемся, что ещё долгие

годы будут находить танки в том или ином состоянии. По поводу количества сохранившихся, да, всего их около двадцати с лишним танков. При этом, самое интересное, что больше всего танков Т-26 сохранилось в Испании, куда они поставлялись. Несколько есть в Финляндии, хотя уже с финскими переделками — я их осматривал. Один есть в Турции — это первый турецкий танк из тех, которые были проданы Турции. И вот всего лишь несколько штук у нас в стране. При этом часть из них тоже мы уже осмотрели, сделали какие-то себе выводы, замечания, обмеры. Почему ещё интересен Т-26? Ну, во-первых, так случилось, что к нам попали детали, и стало интересно. Но, кроме этого, это ещё танк-труженик, который участвовал во всех конфликтах, начиная с войны в Испании, причём с обеих сторон. Дальше — война Китая против Японии, конфликт у озера Хасан и на реке Халхин-Гол, поход в Польшу, Финская война, Великая Отечественная до конца, вплоть до 1945-го года, и война с Японией, где они тоже приняли участие, хотя, конечно, уже к этому времени были, по сравнению с Т-34, устаревшими. И, в принципе, они, хоть и не въезжали в города в качестве победителей, и они не являются символом Победы, как Т-34. Но это танк-труженик, именно на этих танках летом 1941-го года погибали танкисты. Может быть, ещё одна из причин нашего увлечения в желании того, чтобы в мире стало ещё одним памятником прошлого больше.

Сейчас наша задача — стать механиками, ремонтниками, а дальше потихонечку уже займёмся остальным. То есть самое главное — знать конструкцию, знать, как она работает, как она устроена. А уже овладеть её использованием — это проще, на самом деле.

Наверное, всё идёт по некой логике. Военно-историческая реконструкция как явление родилось больше двадцати лет назад. Изначально люди реконструировали отдельных солдат-пехотинцев. Дальше уже в клубах, которые, скажем так, богатеют, начинается реконструкция мотоциклов. Дальше уже логика — переход на легковые автомобили, в первую очередь ГАЗ-67Б, дальше — броневые автомобили, и, наконец, люди додумываются до реставрации танков. Я думаю, что сейчас, если брать Россию, то этим занимаются, наверное, десятки людей. С точки зрения правовой, всё будет нормально, поскольку это не целиковый танк, который принадлежит Министерству обороны и вытаскен откуда-то. Это макет танка, который будет создан с применением неких оригинальных частей. То есть, это изделие, которое изготовлено в наше время. Соответственно, мы сомневаемся, что возникнут какие-либо претензии к нам от компетентных органов. Если бы это был, скажем, целый танк в комплектном виде, то, скорее всего, пришлось бы его передать в тот или иной государственный музей. Дело в том, что сейчас законодательство и правовая практика сложились таким образом, что военная техника, найденная на полях сражений, передаётся в государственную часть музейного фонда Российской Федерации.

Мы не ждём, когда у нас появится весь комплект на танк, чтобы потом начать его судорожно собирать. Появляется сперва некая деталь. Например, на форуме реконструкции выставлен был небольшой лист, который расположен перед люком механика-водителя. Он пришёл в расколоте на семь частей состояния, прикрученный к трём искорёженным балкам. На сей момент этот лист нами собран, сварен, зачищен, загрунтован. Балки выправлены, отрихтованы, часть из них уже тоже загрунтованы и готовы к установке.

То есть, пришёл узел — разобрали его, отремонтировали, вычистили, собрали, положили на хранение и так далее. Сейчас у нас нет основных деталей корпуса, нет днища — так называемое корыто. Мы по этому поводу не переживаем, занимаемся тем, чем заниматься можем. В результате, когда у нас соберётся уже какое-то количество корпусных деталей, у нас будет готов весь обвес танка. Как Александр сказал, собирается верхушка на болтах, у нас будут все люки, листы верха корпуса, механизмы и прочее-прочее. Когда будет момент сборки танка, надо будет просто навешивать всё на свои места. Когда это будет? Мы даже не пытаемся себе представить сроки, дабы не портить себе нервы, а просто делаем.

Поисковики иногда откапывают те узлы-механизмы, которые сейчас невозможно встретить на сохранившихся танках Т-26. Потому что те танки, которые есть в Финляндии, они эксплуатировались ещё после войны много лет, и финны их иногда очень сильно модернизировали. Поэтому их нельзя воспринимать в качестве классических Т-26. Те танки, которые находятся в наших музеях... С них, разумеется, из внутреннего оборудования снималось всё, что только можно и ещё чуть-чуть из того, что нельзя. Да, они и перекрашивались, и тоже тем или иным образом видоизменялись. Танки, стоящие в музеях за границей — там иногда можно наблюдать вплоть до замены пушки на что-то непонятное. Когда поисковики находят те узлы, которых невозможно увидеть на ныне сохранившихся танках, то это очень ценно, и мы стараемся такие вещи приобретать.

Родственники, пожалуй, негативно относятся к нашему хобби, потому что, с точки зрения обычного человека, это некое разбазаривание финансовых средств. Друзья относятся к этому занятию по-разному. Во-первых, среди реконструкторов есть множество друзей и они, пожалуй, относятся с пониманием. Скажем так, как к лёгкой «сумасшедшинке», но которая имеет некоторые шансы на успех.

От себя добавлю, что если в начале лета в основном отзывы были критические об этой затее из разряда «Взялись не за своё», «Не по Сеньке шапка». А сейчас уже другие вопросы: «Ну, соберёте вы корпус, а как же вы будете находить остальное?» То есть, уже вот настроение изменилось. Работа потихонечку идёт, соответственно, параллельно с этим меняются отношения знакомых. Александр больше склоняется к покупке каких-то видовых деталей, а мне больше по душе внутренние механизмы. Почему? Потому что крупную деталь сделать проще. А есть отдельные узлы и мелкие детали, которые в наше время изготовить практически нереально. Нужно иметь чертёж, а чертежа нет. По огрызку какого-то узла изготовить целиком его либо нерентабельно, либо практически невозможно. Например, купили мы по осени подбашенный погон, он диаметром 130 см. В принципе, его на современном производстве сделать можно, но стоит он будет как легковая машина, потому что сама заготовка от него будет весить несколько сот килограммов, и это будет заготовка-блин, из которого 90% металла уйдёт в стружку. Соответственно, это делать нерентабельно. А родная деталь, конечно, очень сильно спасает.

Действительно, когда многие мелкие деталюшки к нам приходят, и ты поначалу не понимаешь: что это было, откуда, для чего? Через некоторое время приходит понимание: что это, исправно оно или неисправно, можно ли это починить или невозможно починить? Понимаем, по крайней мере, где искать, и куда потом это пойдёт.

Знание — сила, есть помощь некоторых историков, и выручает то, что у нас есть полное руководство по танку. И есть, куда съездить, чтоб вживую посмотреть на оригинальные модели.

К сожалению, в силу разных причин Александр Т. остался работать над проектом воссоздания танка Т-26 в одиночку и просто не смог справиться с финансовыми трудностями и техническими сложностями. В 2019 году он его продал полностью, с 2020 года занялся другими проектами, связанными с восстановлением предметов масштабом поменьше.

Реставрация советских танков и автомобилей для частного музея

Крупное частное собрание раритетной техники находится близ Красногорска в Московской области, и мне в 2015 году довелось пересечься с Юрием К., начальником реставрационной мастерской этого музея.

По какому принципу мы выбираем объекты? Скорее всего, не мы выбираем объекты, а объекты выбирают нас. Сначала приходит информация о том, что в каком-то месте находится тот или иной предмет. Эта информация обрабатывается, проверяется. Этот предмет мы получаем себе, покупаем его или нам его дарят. Затем это оказывается в реставрационной мастерской, и начинается работа. Времени уходит довольно-таки много. Всё зависит от состояния, например, автомобиля, его комплектации. Если машина комплектна, то реставрация займёт примерно год, если некомплектна... Ведь самое сложное в реставрации автомобилей — это комплектность техники. Главная задача — найти ту или иную оригинальную запчасть. Если они есть, то процесс идёт довольно-таки быстро, где-то около года. Но что такое вообще слово «реставрация»? Реставрация — это восстановление предмета до состояния схождения с завода. Вот ворота открылись, машина выехала из ворот. Наша прямая задача состоит в том, чтобы машина выглядела так, как она сходит с завода. Максимально оригинальные узлы и агрегаты, максимально оригинальные лакокрасочные покрытия. Естественно, остекление, фурнитура и так далее, и тому подобное. Это максимально приближённые к оригиналу предметы. Естественно, кожа гниёт, дерево гниёт, металл корродирует. Где-то мы стараемся заменить или сделать точную копию. Но это всё должно быть максимально похоже на оригинал. Многое зависит и от состояния. Давайте возьмём танк Т-34 — всем известная машина. Если в нашу реставрационную мастерскую приходят разные вещи от этого танка — борта, башни, гусеницы, ходовая часть — но это всё находится в оригинальном состоянии и в комплекте, то на восстановление вот такой большой, огромной, сильной и харизматичной машины уходит где-то полгода. Если нам повезло и мы нашли технику в не разбитом состоянии — где-то месяца три. Это танк Т-34. Я не утрирую, это действительно так. А что касается автомобилей, там гораздо сложнее. Почему? Из-за большого количества деталей. И детали все доведённые до состояния антиквариата, они должны не просто быть оригинальными, они должны ещё выглядеть отлично. Большое количество молдингов, ручек, приборов, хрома, кожи — это автомобиль. Здесь реставрация займёт от года и дольше. Над этим работает не один человек. Это архивные документы, это случайные звонки, мы работаем, в общем-то, по всему миру: Европа, Америка, бывший Советский Союз, Россия, поисковые отряды, свалки, как ни странно, чермет, старые гаражи. То есть, ищущий да обрящет.

Поиск — это начальная, очень кропотливая работа. Естественно, если деталь утрачена и её нельзя найти в оригинале, то мы стараемся сделать копию детали. Но эта копия делается по чертежам или по образцу. Она должна быть, мало того, что в рабочем состоянии, она не должна отличаться от оригинала по качеству. Отличается она только годом исполнения. Если оригинал — это 1920—1930 гг., то копия — это наше время, XXI век. Марка стали, резина, подшипники, втулки — это всё делается из того материала, из которого выполнены оригинальные вещи. Если положить две детали рядышком, одна будет старая, а другая будет новая, то ничем они отличаться не будут. Это наша прямая задача. Это очень дорогая работа, очень-очень дорогая работа. Ведь годы, которые потрачены на восстановление техники, определить в стоимости очень тяжело. Всё зависит от комплектации и от ценности предмета.

Давайте возьмём такой известный автомобиль, как Horch-853. Это очень интересная, редкая, сложная машина. Реставрация такого автомобиля, я не беру коммерческую стоимость, по себестоимости будет стоить 150 000 — 200 000 евро. Это приблизительная цена.

Ещё мистики со старыми вещами очень много. Например, автомобиль ЗИС-115, принадлежавший Иосифу Сталину. Восстанавливая его, мы столкнулись с мистическими, я бы сказал, вещами. Пусть это вас не удивляет, но машина начала сопротивляться, как мы говорим. Она не хочет «делаться». Хотя ничего сложного нет, абсолютно ничего сложного нет — обычная техническая работа, но она не «делается». Он совершенно не хочет жить дальше, этот автомобиль. По окончании реставрации этой машины мы представили её комиссия. Машина реставрировалась пять лет, это большой бронированный автомобиль No 18, он принадлежал лично Сталину, то есть он ездил в этом автомобиле. И мы его доделали, все узлы, агрегаты — оригинальные. Мало того, салон сделан из тех материалов, из которых был сделан оригинальный салон, мы специально материал заказывали на камвольно-отделочной фабрике. Когда большая комиссия открывает дверь, а мы специально положили газету «Правда» на заднее сиденье, газета «Правда» со Сталиным, председатель комиссии поднимает эту газету, улыбаясь, и из-под газеты вылетает рой моли. За три дня эта моль там организовалась, сожрала весь салон под газетой, и вот такая огромная-огромная дыра на сиденьи. Надо отдать должное чувству юмора нашей комиссии, она просто-напросто сказала: «О, оригинальные вещи! Очень хорошо сделали, даже моли вкусно!» Вот такие вот смешные эпизоды, конечно, случаются и в поисковых работах, и в личной жизни у людей, когда они соприкасаются со старыми вещами, что-то происходит.

В Советском Союзе новые автомобили обычные люди покупали очень редко, это было огромное счастье — иметь новый автомобиль. Обычно в семьях были глубоко бэушные автомобили, которые надо было восстановить для того, чтобы они ездили. Свой первый автомобиль «Москвич-2140» я помню очень хорошо, потому что его пришлось разобрать до винтика, до болтика, а затем восстановить, и проехать на нём ещё 10 лет. Да, периодически его ремонтируя. Вот, наверное, отсюда, тяга к ремонту появилась. Затем был первый автомобиль уже антикварный, старый автомобиль.

Ведь не было реставрационных школ на рубеже 2000-х годов. Занималось старыми автомобилями очень малое число людей. Пришлось по крупицам собирать опыт, по крупицам собирать знания. Теперь у нас есть своя мастерская большая, своя школа, огромный коллектив опытных ребят, которые работают не один год у нас. К нам ездят общаться, обменяться опытом. Ещё 10 лет назад собрать много машин на мероприятие было невозможно. Существовали единицы автомобилей, которые были представлены на каких-то выставках. А сейчас есть и военная техника, и автомобильная техника, огромный спектр старых автомобилей.

Начиная работать в реставрационном деле, мы первым делом обратили своё внимание за рубеж. У нас были ежегодные командировки в Германию, в Бельгию, в Голландию, то есть мы набирались опыта у своих зарубежных коллег. Надо отдать им должное, у них это уже не увлечение, это уже поставлено всё на такую твёрдую коммерческую ногу. И опыта много. У них совершенно другая психология отношения к старым вещам и к старым автомобилям. Они берегут это всё. Если в 1990-е годы из России очень много увезли антикварной интереснейшей техники, то в начале 2000-х эта техника начала возвращаться уже к нам. И не только сама техника, но ещё тот опыт, который они накопили, и который сейчас есть у нас. Это уже не занятие и не работа, это образ жизни. Вот так и относится семья к моему образу жизни. Уехал папа — значит, уехал.

Здесь представлены три предмета, они все крутые. Это маленький разведывательный танк Т-37, далее такой же разведывательный, но уже 1939 года выпуска танк Т-38, и легендарная машина 1942-го года выпуска — это танк Т-60, который находится за моей спиной. Вся эта техника прошла через бои. Мы фрагменты этой техники нашли и собирали по всей западной

территории нашей необъятной Родины. Техника сборная. Единственное, что где-то на 80% мы сумели найти танк Т-60, а остальная была просто собрана на местах боёв по кускам. Вся техника оригинальная и восстановлена с таким условием: если какой-то кусок брони мы найти не смогли, мы использовали современный металл такой же толщины. При нахождении оригинального фрагмента новодельный кусок вырезается, вставляется оригинальный. Вся техника рабочая участвует в парадах на Красной площади 7 ноября в торжественном шествии, посвящённом обороне Москвы. Это уже традиция, мы четыре таких шествия провели, в этом году готовимся к пятому шествию. По своей работе мне приходится очень часто выезжать на места боёв, в леса. А я вам скажу, что и нам, и нашим внукам ещё хватит. Конечно, собрано уже очень много техники, но ещё много неизвестного находится в лесах, болотах и водоёмах.

Фанаты олдтаймеров рассказывают о своем увлечении

В былые годы в Москве проводились разнообразные выставки, шоу и фестивали, посвященные олдтаймерам. На одном из таких мероприятий я подошел к павильонам, в которых продавались запчасти для ретроавтомобилей, и начал задавать вопросы продавцам. Разговор получился на редкость содержательным и познавательным.

Меня зовут Артём. Мы из Санкт-Петербурга, фирма «Рет*****ль». В основном мы занимаемся только тем, что изготавливаем копии деталей для старых автомобилей советского производства. Мы существуем с 2008 года и занимаемся вот этим всем. Постепенно увеличиваем обороты и расширяем ассортимент. Понимаете, тут всё зависит от того, в каком вы городе живёте. Если вы живёте в Москве, то чтобы выйти на окупаемость, вам нужно будет как-то увеличивать цены и ждать клиентов больших, которые деньги не считают. А наша задача — чтобы наша продукция была доступна для большинства. То есть для обычного человека, у отца или деда которого была «Волга», «Москвич» или «Победа», и вот он хочет её восстановить, чтобы его папа или дедушка вспомнил молодость, когда бабушка была молодая, когда все были здоровы, хотя бы чуть-чуть приблизить это время.

Перед вами копия фильтра для автомобиля ГАЗ-67. Это копия. То есть детали сделаны абсолютно с нуля, с полного, начиная с поиска комплекта чертежей. Из чистого листа железа на специальном оборудовании делается такая болванка, остальные детали вырезаются лазером. Копируются даже заклёпки, которыми крепится сетка фильтра. Делаются специальные штампы для завихрителей, подштамповочки для крышек. Каждая деталь цинкуется, все собирается.

В связи с чем изготавливаются новоделы? Оригиналов нет сейчас?

Ну, как правило, они сохраняются в очень плохом состоянии, либо их просто совсем нет. В процессе эксплуатации автомобиля какие-то вещи, как фильтр, к примеру, меняли на что-то более современное — это так называемый тюнинг. Тюнинг был, в хорошем смысле этого слова: менялись карбюраторы, то есть вместо двадцать второго карбюратора на ГАЗ-67 ставился какой-то другой, соответственно, уже с другим фильтром. Ставились другие моторы на такие автомобили.

Расскажите о хромировании, как вы это делаете?

Деталь изгибается, подштамповывается из латуни, а потом отдаётся в гальваническое производство, и по старым технологиям «медь-никель-хром» деталь хромируется. Ничего нового. Мы как раз стараемся всё делать именно по старым технологиям.

Насколько это дорогое и насколько это вредное производство?

Всё в зависимости от того, на каком это предприятии делается. Конечно, это вредно, химия всегда была вредна, но сейчас новые системы очистки существуют на каждом предприятии, всё по-разному.

Вы куда-то отдаёте или вы сами делаете?

Нет, конечно, мы отдаём. Мы занимаемся размещением заказов на предприятия. Одно предприятие штампует, другое предприятие, к примеру, вырезает лазером, третье предприятие уже занимается гальваникой. То есть такого полного цикла никто не может организовать в одиночку. Это тоже новодел. Это копия брызговиков ГАЗ-24 первой серии. Они ставились на автомашины только до 1969 года. Нам удалось найти абсолютно новый образец. Он на машине не стоял, и мы с него сняли просто-напросто копию. Это полиуретан, материал, который копирует свойства резины. И ещё здесь пластина металлическая. Для вулканизации резины нужна очень дорогостоящая металлическая форма. Поэтому мы делаем более упрощённо, но из материалов, которые повторяют оригинальное качество оригинальных деталей. А это восстановленный насос для автомобиля ГАЗ-21. После долгих лет эксплуатации все рези-

нотехнические изделия, которые там внутри, приходят в негодность: мембрана, прокладки, клапана. Мы это всё разбираем, меняем на всё новое. Корпус кадмируется и заново собирается. Мы изготавливаем достаточно большой ассортимент новодельных проводок для старинных автомобилей советского производства. Всё изготовлено на специализированном предприятии, остались ещё технологии и те станки, которые могут воспроизвести оплётку пучка проводов хлопчатобумажной нитью. Каждая клемма вырезается в соответствии с ГОСТом и стандартом тех лет, все контакты опаяны. У нас предприятие осуществляет полный цикл производства вот такой продукции.

На какие автомобили, можете перечислить?

В принципе, на всю продукцию советских лет, начиная от автомобилей ГАЗ-М1, ГАЗ-АА, ГАЗ-21, «Волги», «Победы», ГАЗ-67, «Москвичи» и ЗИМ. Я не знаю, какие законы будут приниматься в нашей стране. Если примут, скажем так, закон в Государственной Думе о том, что автомобиль — это не роскошь, и какие-то музейные экземпляры будет дозволено ввозить обычному российскому человеку, и это будет доступно не только олигарху, потому что растаможить олдтаймер просто-напросто невозможно из-за высоких пошлин. Тогда, да, тогда мы будем тоже производить запчасти и на иномарки. Вот, посмотрите, это глушитель для автомобиля ГАЗ-20 «Победа». Изготовлен на специализированном предприятии в России, которое до сих пор изготавливает глушители. Оно и раньше изготавливало глушители, и теперь изготавливает. Это точная копия. Глушитель изготовлен по заводским чертежам, полностью количество перегородок соответствует оригиналу, дополнительно он имеет ещё современную шумоизоляцию, установлен защитный экран. Это мелкосерийное производство. Мы их продаём порядка 20—30 шт. в месяц.

Меня зовут Вячеслав, я владелец данного эксклюзивного автомобиля «Москвич-420А». Машина 1950 года выпуска является редчайшим экспонатом среди «Москвичей», одна из самых редких машин, если не брать штучные эксклюзивные и опытные экземпляры. Машина была привезена из-за Урала, из Перми. Уникальность этой машины не только в том, что это кабриолет. Ценность этой машины в том, как она сохранилась. Вы можете видеть оригинальный тент, оригинальный кабриолетный механизм. Запах у неё настоящий, от векового хранения. В машине родной двигатель, родные мосты, и даже сохранилась шестивольтовая электрика, что даже для обычного «Москвича» практически невероятно. Состояние кузова тоже вызывает восхищение. Машина практически не подвергалась сварке, если не считать пары латок на передних полах. Родные пороги можете видеть, только не сохранились накладки на них ещё хромированные. Родные двери, родной механизм. Такой комплектной машины мне никогда не попадалось. Выпускались ещё массово «Победы» — кабриолеты. Через меня прошли несколько штук, но все были с приваренными крышами, как правило, не в оригинале. Поэтому даже из всех наших отечественных кабриолетов, которые массово производились в 1940—1950 годы, эта машина — действительно, лучшая из тех, которые я когда-либо видел.

Краска здесь оригинальная?

Нет, краска не оригинальная. В машине всё-таки делались какие-то доработки, её красили, в ней частично перетянули салон. Мне не удалось установить, какой у неё должен быть в оригинале салон, потому что до определённого месяца 1950 года шёл тканевый салон. Потом одумались, и на кабриолетах стали делать салон всё-таки из кожзаменителя, потому что ткань намокала, и салон быстро приходил в негодность. Здесь есть частично элементы и тканевого салона, и салона из кожзаменителя, и вообще абсолютно самодельных тканевых элементов. Какой-то клеёнкой карту двери затянули, то есть, время берёт своё.

Можно посмотреть, что под капотом? Как там сохранилось? Вы говорите, там практически родное?

Да, здесь практически всё родное, ну, за редким исключением. Стоит поздняя помпа, видимо, оригинальная вышла из строя, и поставили другую просто от более поздней машины.

Они взаимозаменяемы, просто чуть-чуть внешне стилистически различаются. У машины сохранились все ранние особенности: ранняя полка аккумулятора, ранний трамблёр с крышкой. Очень большая беда и проблема была найти оригинальную крышку, потому что изначально она с машиной мне досталась треснувшая. На 400-й «Москвич» не подходит ни от 401-го, ни от последующих. На 401-м стоит уже абсолютно современная крышка, и от любого заднеприводного современного «Москвича» можно просто подобрать и заменить. У этой же машины она своя, подходит разве что только от «Опеля» военного немецкого. Потому что это копия «Опеля».

Сколько было выпущено таких кабриолетов?

Кабриолетов выпущено порядка 14000—16000 шт. Точно я статистикой не владею. В Интернете можно найти точные цифры, если кому интересно. Но сохранились в более-менее комплектном варианте всего несколько машин, потому что кабриолеты в советское время не сильно любили, и при первой возможности, естественно, пытались либо от машины избавиться, либо приварить к ней крышу от какого-нибудь списанного «Москвича» из такси или от обычного седана. Поэтому в таком сохране, ещё раз повторюсь, машин практически нет.

Вы упомянули, что это, пожалуй, лучший сохран из того, что вы видели, то, что у вас было. А какими автомобилями вам удалось владеть?

В своей жизни у меня было очень много автомобилей, несколько десятков, если не больше сотни. У меня были ЗИМы, «Чайки», пара «Москвичей» -кабриолетов с приваренными крышами, и больше кузова с документами, нежели машины. Вот рядом стоит моя же «Победа».

Про неё можете пару слов сказать?

Да, могу, конечно — «Победа» 1955 года, тоже в очень хорошем сохране. Машина практически не подвергалась никаким переделкам. Все детали, за редким исключением, выпущены в январе-феврале 1955 года, что прослеживается по клеймам, выбитым на них же. Принадлежала машина генералу штаба армии, до 1995 года она практически не эксплуатировалась, потому что у него была служебная машина, и эта простояла всю жизнь в гараже. Уже в старости он подарил её своему племяннику в Брянск. И там уже на ней какой-то километраж определённый наездили, но, в общем и целом, у неё сейчас всего лишь 50 000 км пробега, что для машины, которой 63 года, факт уникальный. Уже новый владелец, племянник генерала, немножко её, как он называл это — «модернизировал». На сленге ретроводов это называется «заколхозил»: перетянул тканью а-ля «шкура леопарда» салон, установил современную музыкальную систему, которую я демонтировал, добавил омыватели, которые штатно не предусмотрены. Соответственно, всё это в машине устранено, машина доведена до максимально возможного оригинального состояния без реставрации.

Краска здесь какая?

Краска здесь частично оригинальная, то есть снаружи кузов покрашен кустарным способом в гараже. А вот на торпеде, например, и под капотом — оригинал. Сейчас откроем капот, посмотрим. Вот под капотом моторный отсек полностью в родной краске. Моторный щит наблюдаем, правый и левый брызговички. Здесь краска ещё заводская и не перекрашенная.

Как называется такой цвет, вы знаете?

Просто «коричневый» шёл в документах. Таких прямо красивых названий в те времена ещё особо не было. Она была просто коричневая, тёмно-коричневая, как на торпеде. И название тогда красивых ещё не было, они пошли более поздние. Тогда цвета назывались просто «синий», «чёрный», «белый», «красный» и так далее. Машина в стопроцентном оригинале, ничего в ней капитального не переделалось, все доработки, которые были добавлены, они мной были удалены.

Как думаете, сколько таких машин примерно в подобном состоянии ещё можно найти?

Такие машины ещё встречаются, поэтому цена у неё ниже, чем у кабриолета, хотя состояние в разы лучше всё-таки. Машина на ходу. Я на ней летом регулярно езжу, на дачу ездил и просто в Москве катаюсь для удовольствия. Её необязательно реставрировать, её можно постепенно просто доводить до идеала какими-то локальными работами, например, косметика кузова, переборка передней подвески, там особо даже и перебирать не надо, там нужно резинки поменять, которые за многие годы разошлись, чтобы машина на дороге вела себя как молодая, как новая.

Вообще вот такой олдтаймер — он «сыпучий» или нет?

Из опыта эксплуатации «Победы» — при покупке машины после долгого простоя она «сыпется» постоянно. То есть на ней нужно проехать от 300 до 1000 км, убрать все простейшие болячки и после этого при правильной эксплуатации я не знаю, что нужно сделать, чтобы «Победа» отказала. В те годы делали очень надёжные и качественные машины. Да, было другое качество сборки, может быть, неидеальные зазоры были, неидеальная покраска, но в целом машина настолько простая, что ломаться в ней просто нечему.

Реплика немецкого броневедомобиля Sd. Kfz. 222

На подмосковных полях, где в 1941 году гремели бои Великой Отечественной войны, в 2015 году в рамках фестиваля военно-исторической реконструкции можно было увидеть диковинной формы броневедомик с чёрными крестами. Это члены клуба реконструкции саперных войск Вермахта поднапряглись и воссоздали практически точную копию одного из самых массовых и узнаваемых броневедомобилей гитлеровской армии. На интересующие меня вопросы ответили Александр и Сергей, которые были одеты в униформу Вермахта, согласно правилам проведения мероприятия.

Наш Sd. Kfz. 222 мы делали на базе «Нивы», потому что у неё полный привод и доступные детали; чертежи в Интернете брали, пересчитывали масштаб. Дело в том, что есть несколько видов чертежей на этот броневедомик, все масштаб разный выдают. Поэтому мы купили модель из пластмассового набора, её обсчитывали и делали в полном размере. Основным критерием при выборе модели для реплики было то, что Sd. Kfz. 222 на колёсном ходу, а гусеничные машины мы ещё не пробовали делать. Это сложнее. Нам для клуба нужно было своё транспортное средство. Здесь колёса, их всё-таки проще заставить двигаться, чем гусеницы. А то на мероприятиях мы всё время на ногах, а хотелось чуть-чуть ездить. Годы идут, а ноги не те, что раньше, ноги не идут. После первого разговора эта задумка у нас начала претворяться в жизнь. Александр помогал найти оригинальные детали. Обвес у нас оригинальный, то есть немецкий. Соответственно, остальное всё старались максимально приблизить к оригиналу. То есть и визуально, если посмотреть в салон, приборы даже воссоздавали фактически такие же двухуровневые, как в настоящем броневедомике. Все они функционируют, все работают.

Процесс постройки происходил банально на даче, в гараже. Покупали на металлобазе металл, резали его на листы нужной формы и размера. Потом купили утилизированную «Ниву», с неё пошли запчасти: ходовая, двигатель. Вот так вот рождалось. Три года ушло. В принципе, сложно было заставить двигатель, который стоит сзади и смотрит передом назад, заставить его двигаться вперёд, потому как если оставить всё как есть, то получаются пять передач назад и одна только вперёд. Что, в общем, не совсем было бы правильно. Здесь были технические решения приняты, поэтому у кулисы передачи включаются как на обычной машине. То есть не надо думать, когда включаешь, и не нужно переучиваться, ведь мы привыкли уже к стандартным переключениям передач. Рацию мой брат делал, Царство ему Небесное. Он электронщик был. Начинка вся его авторства, функционирует, так же и я делал, соответственно, собирал, что-то вытаскивали, заказывали, делали. До этого я занимался ремонтом автомобильной техники. Образование у меня средне-специальное, на токаря учился, радиошколу окончил — технические знания есть. Сваривал детали сам, точил сам некоторые детали, что-то заказывали на стороне, что не мог сам сделать.

На нём можно разогнаться хорошо, двигатель стоит современный и даёт 71 лошадиную силу. Раздатка, мосты — всё от «Нивы», все характеристики «нивские». На нём пять передач в коробке, можно очень хорошо и быстро ехать. Если вспомнить фестиваль «Поле боя», мы квадроциклов «делали» на нём только так. Масса получилась где-то порядка полутора тонн. Да, он тяжелее «Нивы», поэтому он немножко тяжелее трогается с места. Есть задумки, как это дело вообще порешать. Работаем, это ещё не окончательный вариант машины, какие-то нюансы вылезают в процессе эксплуатации. А так что-то нужно доработать, соответственно. Орудие — это муляж по мотивам оригинального. Планируем сюда поставить ММГ и внедрить сюда газшутинг со временем, сейчас всю электронику мы закупили, необходимо только собраться, найти место, время и «оживить».

Нам посоветовали оформить его как «национальное достояние». Соответственно, сейчас будем готовить документы. Предварительно мы узнавали, что это можно сделать, нужны фото-

графии. Ещё до начала изготовления в Министерстве культуры нам сказали: будет готовый образец — будем разговаривать, не будет реальной машины — значит, не будем разговаривать. Потому что начинающих делать много, говорит, а к финишу мало кто приходит. Мы не можем оформить документы на ту вещь, которой нет.

Этот броневедомобиль может передвигаться по дорогам общего пользования только на эвакуаторе. На месте проведения мероприятия, если почитать правила, то там всё это оговорено: если транспортное средство самодельное, то оно должно эксплуатироваться на ограниченной площадке с ограждением по периметру, чтобы не было потом нарушения техники безопасности элементарной.

Какие-то детали покупали в магазине новыми, вот как сейчас, допустим. А они год не отработали и вышли из строя. Пришлось менять — опять деньги тратим. Цены у нас формирует продавец и покупатель. Поэтому один покупает за 100 руб., второй за миллион. Соответственно, сложно сказать, сколько стоит наш броневедомобиль. Но спрос есть, предложения выкупить были. Есть предложения его повторить, сделать второй. Многие клубы военной-реконструкции пытаются сами повторить сейчас, просят у нас чертежи и советы. Советы даём без проблем, а вот чертежи не сохраняли, не было такой задачи. То есть мы отмеряли на бумажке, писали размеры, делали, соответственно, следующий лист пошёл, следующий... Если была б задача ставить их на поток, тогда, конечно. А так всё строили на даче. Родные уже начали косо смотреть. А как? Три года ничего не делалось в доме! Как же жена может к этому относиться? Я обещал, что больше ничего не буду делать. Просто обманул! Я для клуба делал, в общем.

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.