

# РУССКИЙ МЕЧТАТЕЛЬ

## ОДА ЧЕЛОВЕКУ, СОПРЯГАЮЩЕМУ МЕХАНИКУ И ЭСТЕТИКУ

**ОН ВЫСТУПАЛ** на конференции "Русское будущее", говорил об автомобиле грядущего века. После философов, политиков, социологов с их глобальными обобщениями его тема казалась приземлённой, чересчур конкретной, чуждой большинству собравшихся. Но увлечённый, вдохновённый докладчик с первых фраз сумел захватить аудиторию: рассказывал ярко, образно, уподоблял машины мифическим существам, сопягал механику и эстетику, представлял мировой автопром как гонку вооружений. В его докладе было место и Циолковскому, презишему вырваться за пределы Земли, и Вернадскому, утверждавшему, что наша планета имеет особую оболочку — оболочку человеческой мысли. Докладчик упоминал дерзновенного американца, который желал отнять у русских мечту о том, что "на Марсе будут япони цвести", и сулил миру автомобиль, неподвластный никаким законам физики. И нашу мечту, убеждал докладчик, предстояло обещать соперника и в Плен, предстояло опередить соперника и в Космосе, и в создании небывалой машины.

На экране мелькали слайды: элегантне легковые авто разных моделей словно меняли одежды на показе мод, могучие грузовики и самосвалы напоминали тяжёлоатлетов, не запущенные в производство образцы продолжали жить в иных машинах, передавали им свои внешние признаки, как родители передают детям черты лица. Докладчик создал интригу: пообещал в конце презентации показать, как выглядит автомобиль будущего — и этим ещё сильнее сосредоточил внимание собравшихся. На экране сменяли друг друга чертежи, цеха, задумчивые лица инженеров, а зрители в предвкушении представляли себе обтекаемую капсулу с реактивным двигателем или подобие летающей тарелки. Перед последним слайдом выступающий выдержал паузу. Медленно направил пульт на проектор, нажал на кнопку — и на экране появился смеющийся малыш за рулём детского автомобиля. На лицах в зале проступило разочарование и даже лёгкое негодование, но через мгновение все поняли шутку и добродушно разулыбались. "Вот наше будущее, а вот его автомобиль", — завершил докладчик.

**ПОТОМСТВЕННЫЙ** инженер, он уже давно не работает на автозаводе, где прежде трудился его отец и дед. Его страстью стало восстановление классических автомобилей. Он любит отечественный автопром, не считает его вторичным, на примере отца и деда знает, сколько сил, мыслей, озарений вкладывалось во всё: от винтика до мотора, от кузова до эмблемы на капоте. Он знает, как честно, купив патенты, заимствовали мы, и как лукавством и интригами перехватили у нас.

Он стал коллекционером, но при этом многое дарит, помогает создавать автомобильные музеи в разных городах, устраивает автопробеги раритетов, соединяя в замысловатом маршруте заводы, стоящие на русских реках, пробуждает в людях сердечную память о близком прошлом.

В его огромных боксах скопились десятки автомобилей на разных стадиях восстановления. Одни почти готовы, и осталось только раздобыть редкое зеркало заднего вида или привести в порядок кожаную обивку сиденья, другие нуждаются в покраске. У третьих — только кузов, который предстоит наполнить моторной начинкой. К четвёртым ещё не подступались: нужно найти чертежи, внимательно рассмотреть старые фотографии и кадры кинохроники, изучить литературу.

Литературы хватает: однажды он спас автозаводскую библиотеку, которую хотели сдать в макулатуру. Под пятнадцать тысяч томов, под крепкие стеллажи он отвёл отдельный гараж, привлёк профессионального библиотекаря, чтобы та всё должным образом расставила, привела в порядок уцелевший каталог. Он внимательно разглядывал формуляры, читал знакомые фамилии заводских работников, с особым трепетом относясь к тем книгам, что когда-то брали в библиотеке его отец и дед.

Среди стеллажей стоят моторы. Они были героями этих зачитанных научных книг, и теперь, казалось, сошли со страниц и пред-

стали объёмными, массивными, прочными. В моторах живёт какая-то загадка, что-то не от материи, не от физики. Явленные отдельно, вне автомобилей, они словно души, которым ещё предстоит вселиться в тела, спрятаться от посторонних глаз, остаться тайной для непосвящённых.

В углу гаража притаился учебный мотор в разрезе. Он напоминает сердце из анатомического атласа, которое тоже изображают в разрезе, чтобы показать желудочки, клапаны и предсердия, артерии и вены. Можно было наглядно увидеть, как работает мотор, что происходит в его нутре. Ставший ненужным в автотехнике в век компьютерных 3D-моделей мотор нашёл приют здесь и часто пригождается в работе коллекционера. Но, с детства боявшийся крови, он всегда с неодолгим страхом смотрит на этот жуткий механизм, будто перед глазами раззали живую плоть, и из неё, пульсирующей, вот-вот хлынет что-то густое и тёплое. Хотелось запалать, заварить всё, что зияло, пугало своей незащищённостью.

**У МАШИН** разные характеры. Одни, кроткие, охотно подпускают к себе мастеров, соглашаются на все процедуры, на любое преобразование. Иные, строптивые, отстраняются от человеческих рук, дают сбой там, где всё обещало быть в порядке. Иные нетерпеливы, тяготеют замкнутым пространством бокса, ещё не доделанные рвутся, как ретивые кони, на волю, чтобы вновь в меру своих лошадиных сил промчатся по широкому улицам. Иные вздыхают, ворчат, недовольные тем, что неутомные люди продлевают их машинный век, противятся естественному ветшанию.

Сейчас в работе сразу несколько автомобилей. Горбатый "Запорожец" прибыл на реставрацию не на своих колёсах. Его, уже смирившегося с судьбой металлолома, привезли, сгрузили, как немощного старика, который давно забыл, что такое передвигаться самостоятельно. Но в ветхие мехи стали вливать молодое вино, и оттого сами мехи омолодились. Однажды в "Запорожце" повернули ключ зажигания, и машина заговорила небывало мощным голосом. Рыча мотором, "Запорожец", этот многострадальный герой анекдотов, теперь словно заиграл налитыми мускулами. Ощипенный от ржавчины, излеченный от "цветения", перекрашенный, он напоминает неприязнательного мужа, которого жена принарядила перед походом к родне на праздник. "Запорожец" знает, что ему предстоит долгий путь: до самой родины, до Запорожья. Там открывают музей советской автомобильной легенды, и воскресший в мастерской коллекционера автомобилем первым проложит дорогу от бокса к музею. Следом должны поехать ещё семь разных моделей, семь братьев первопроходца.

"Лебедь" — дореволюционный легковой автомобиль, названный по фамилии основателя Ярославского автозавода Лебедева. Подстреленный Гражданской войной, "Лебедь" так и остался в замысле, но коллекционер воссоздал его по описаниям, рекламным проспектам, по английским прототипам. Фазон и формой, и своей величиной действительно был подобен грациозному лебедю. Распахни двери — и увидишь птицу с широким размахом крыльев, готовую к полёту. Перед тем, как сесть в салон, хотелось одеться в такой же белый костюм-тройку, вспомнить музыку молодого Рахманинова, стихи поэтов Серебряного века: "И, смелые выражи в поле / Срезая, вновь взлетает на склон, / И вновь гудеть, и жить на воле / Кентавром сказочных времён!" Даже как-то неловко держать такую птицу в клетке, в запылённом боксе. Но и бязю выгонять её на дорогу с ямами и кочками, вклинивать этого эстета в современный грубый поток машин.

Я-3 — наш первый тяжёлый грузовик, с дубовыми дверями, обитыми железом. Дерево и металл соединились в нём, наделили совокупной прочностью. В окружении легковых машин грузовик походит на индийского слона, которому противостоит Александр Македонский. Этот великий труженик помнит, сколько перетаскал тяжестей, знает себе цену. Он стоит чинно, степенно, ждёт всеобщего уважения, как почётный гражданин города или ветеран производства.

ЯАЗ-200 — ещё один исполин, грузовик, прозванный "Медведем". В нём что-то одновременно грозное из тёмных русских лесов, и умиляющее, как та деревянная игрушка, где медведь поочерёдно с мужиком стучит молотом по наковальне. Коллекционер смотрит на грузовик и пытается разгадать, что вдохновило его создателей: то ли разъярённый медведь, способный свалить дерево, то ли медведь, которого Серафим Саровский кормил с руки хлебом — и зверь становился кротким, готов был служить людям. Грузовик не даёт подсказки, сосредоточенно молчит.

**ПОМОЩНИКОВ** в реставрационных работах у коллекционера не много. Давний, ещё со студенческой юности, друг, который искренне разделяет его страсть, но не умеет выражать восторгов и восхищения, как сам коллекционер, говорит, философствовать по поводу природы автомобиля. Друг угрюм, выносив, будто перенял у металла прочность и холодность. В доавтомобильные времена он наверняка был бы кузнецом, мощными ударами ковал бы раскалённое докрасна железо и для техники без труда разгибал бы подковы. Как река Волга, от его виска вниз по шее, плечу, до самой кисти тянется пульсирующая вена. Когда он напрягается или задумывается, вена набухает, пульсирует ещё чаще, словно в неё впрыскивают неведомое топливо, пробуждающее в человеке вдохновение, сподвигающее его на самозабвенный труд. Суровое лицо друга мягчеет, озаряется каким-то внутренним светом, когда тот склоняется над чертежами, укрошает неподатливую материю, придумывает новые конструкции, чтобы механизмы восстановливаемых автомобилей были долговечнее. В нём нарастает нетерпение творца перед рождением творения.

Предан коллекционеру и юноша, пришедший к нему ещё школьником. Теперь он учится в автотехникуме. И сложно сказать, от кого он больше набирается опыта: от преподавателей или от тех, кто воскрешает раритетные машины. Юноша с редкой бородкой, впалыми щеками и по-младенчески ясными глазами напоминает Алёшу Карамазова. Здесь он послушник: всему послушник, всему внимающий. Ему доверяют пока выполнять только подготовительные работы, как художник-мастер доверяет подмастерью разводить краски или мыть кисти. Но юноша не обижается, не ропщет, а внимательно и благоговейно наблюдает за работой взрослых, представляя, как сам однажды вторгнется в нутро автомобиля или шаг за шагом восстановит его внешний облик.

Верные — только эти двое. Остальные — механики, жестянщики, дизайнеры, программисты — приходят и уходят, привлекаются по мере необходимости. Дело коллекционера требует терпения, крепкой воли, живой любви к неживому. Иному автомобилю нужно отдать десяток лет. Но такую изнурительную работу коллекционер любит особенно. Не имея схем и чертежей, ты и твои единомышленники должны действовать по наитию, оказаться прозорливцами и совпасть своим умом и сердцем с умом и сердцем того, кто спроектировал эту редкую теперь машину.

В такую пору он вспоминает о своём предке — иконописце-реставраторе. Представляет, как тот тоже годами восстанавливал одну икону, угадывая по скуным остаткам, разрозненным фрагментам целое изображение, бегущее неловким прикосновением разрушить ветхую доску. Теперь потомок иконописца с таким же трепетом касается машины, его друзья с таким же старанием воссоздают её образ. Становясь артефью, в подобные моменты они слышат, как по мастерской среди запахов бензина и выхлопных газов распространяется аромат воска и мёда.

**ОН ПОДГОТОВИЛ** выставку миниатюрных моделей машин. Это был его "город в табакерке": глядя на каждую машину родного автозавода, он слышал голоса отца и деда, вспоминал споры строителей с дизайнерами, когда громоздкий из-за эстетической прихоти двигатель не умещался под капотом, походы с отцом и дедом на завод, куда его пропускали вопреки всем

запретам, шум станков и моторов, производственный азарт инженеров и рабочих — всё это с детства стало частью и его жизни, частью его будущего труда. Тогда к работе отнoсились по-иному: работа и была той подлинной жизнью, ради которой рождался и возрастал человек. Работа быстро забирала силы, сокращала человеческий век, но она одаривала дивными плодами. Осознав это в детстве, глядя на утомлённых, но счастливых деда и отца, он понимает это и теперь, когда даёт машинам вторую жизнь. А как же смотрели на них те, кто их создал, когда впервые принимали с конвейера? Наверное, так, как смотрел Бог на только-только сотворённого Адама.

Коллекционер радовался тому, что люди, приходя на выставку, неотрывно любятются творениями человеческих рук, ума и сердца, тоже вспоминая отцов и дедов, минувшую жизнь, счастливую страну с разумным достатком. Он радовался, когда дети, забыв о гаджетах, разглядывали легковушки, грузовики, самосвалы, тягачи, автобусы, кареты скорой помощи, пожарки. Дети фантазировали, задавали ему вопросы, спорили друг с другом.

Он поражался интонациям, которые просыпались в нём, когда он рассказывал о выставке. Он не просто рассказывал — он провещал, вдохновлял, он был оратором, поэтом. Его речь наполнялась неожиданными метафорами и сравнениями. Он переселял собравшихся в иную эпоху, делал их свидетелями века, в котором они не жили, родил с людьми, которых они не знали.

Когда его рассказ заканчивался и все расходились, ему представлялось, что у миниатюрных машин вот-вот заревут моторы и, сорвавшись с места, они разобьют куб из толстого стекла и умчатся в страну лилипутов к своим владельцам. Порой ему хотелось, забыв о седой голове, поиграть в эти машинки, изображая рёв двигателя, автомобильные гудки, шипение колёс, визг тормозов.

Особенно в экспозиции он выделял "Чайку". Модель была больше других и стояла в центре выставки, как верховный бог, как мифологическая птица, живущая в сказках и легендах, которые люди не успели записать. Но весть об этой птице, её облик необъяснимо дошли до советских конструкторов — и они явили чудо. Что-то трепетное, пугливое таилось в этой машине, несмотря на её строгость, собранность, неспешность, с какой привыкли передвигаться на ней строгие начальники. Коллекционер опускал руку на точную модель "Чайки" — чувствовал живое и тёплое, ощущал частое сердцебиение. Машина была настолько красива, что порой казалась порождением не техники, а природы. Казалось, что не машину называли, думая о птице, а птицу, думая о машине. О какой бы чайке ни говорилось, машина для коллекционера всегда была первична.

Он помнит, как однажды с отцом пошёл в Первый русский театр на чеховскую пьесу. И когда актриса восклицала "Я — чайка! Я — чайка!", он ждал, что на сцену выкатится огромный автомобиль. А когда он узнал про позывной Валентины Терешковой в космосе, то в своём детском уме пытался вообразить, как в космический корабль поместилась целая машина.

**ОН ГНАЛ "ПОБЕДУ"** на городской падад в честь 9 Мая. Пешеходы и водители, завидев драгоценную редкость, изумлённо показывали пальцем, одобрительно кивали, старались успеть сделать фото на телефон. Весь город приветствовал машину: старинные храмы звонили в колокола, волжские теплотеходы давали протяжные гудки, знатоки русских дорог Савва Мамонтов, стоявший у вокзала, изменил привычное положение и вслед "Победе" помахал рукой.

Без усилителя руля, без подушек безопасности, без кругового обзора "Победа" была сейчас для водителя самой манёвренной, самой надёжной, самой зрячей. Не она вливалась в поток, а поток подстраивался под неё, следовал за ней, пытался утнаться.

В дрожащем осеннем мареве "Победа" преодолела какой-то незримый рубеж — и старинные здания стали почти на столетие моложе. Куда-то пропали с фасадов вывески

на ненавистной латинице, появились родные "Хлеб", "Молоко", "Овощи", "Игрушки". Преобразилась молодёжь: вместо балахонистых толстовок и джинсов трубами на парнях были строгие военные гимнастёрки с медалями и орденами, на девушках — скромные ситуцевые платья.

"Победа" была машиной русского времени: не только ехала по дорогам, но и двигалась сквозь десятилетия — и вспать, и вперёд. "Победа" была послевоенным автомобилем будущего, в который настрадавшийся народ вложил свои чаяния о благоденствии, о счастливой мирной жизни. Победителям нужно было воплощение Победы, её зримый образ — идеальный, гармоничный, незбылемый. Великая Победа явилась голубем мира, мечом, перекованным на орало, обрела форму, скорость, вектор движения.

Но в этой легковушке, смотрящей на всё широко открытыми глазами-фарамии, какой-то пузатой, с раздутыми щеками, как у солидного директора завода, коллекционер всегда ощущал боевую напряжённость. Ведь её проектировали и собирали те, кто за рулём уходил от вражеских бомб, кто примерзал руками к железу на "Дороге жизни", кто, не зная сна и отдыха, вёз тяжёлопранены в полевые госпитали. Память об этом была невидимой броней машины. Броня была крепка.

По улицам русского города ехала непобеждённая "Победа". "Этот День Победы..." — напевал коллекционер.

Ещё в молодости его прозвали мечтателем. Он может вообразить то, на что другим не хватило бы никакой фантазии. Но ни одна мечта не превращала его в бездельника, в праздного прожектера. Мечта становилась для него горизонтом, идя на который он совершал смелые поступки, делал добрые дела. Сама мечта никогда не становилась целью, в её недостижимости было особое упоение. Мечта привносила в жизнь несовершенство, побуждала приближаться к постижимому, неизъяснимому.

Вот так и теперь, много лет мечтая об автомобиле будущего, он не создал и не хочет создавать его конкретной модели. Будущее важнее автомобиля. Любовь мечтателя к раритетам — любовь не к прошлому, а к грядущему. Обращаясь к прошлому, он не пытается познать историю у него что-то для будущего. Он порывается разгадать замысел машины, как разгадывают замысел человека или мира. Он старается понять, что двигало человеком, сотворившим машину: от самого первого, что изобрёл колесо, до нынешнего, что начинил автомобиль электроникой.

Автомобиль мечтателя — не от мира его. Энергией для него не могут служить ни бензин, ни газ, ни солнце. Его топливо — доброта, отзывчивость, жертвенность. Автомобилю мечтателя тесно в земных пределах, он рвётся в небо, к звёздам. Ему вняты все стихи: он может неверно пройти сквозь огонь, может коснуться воды и, не тревожа хрупкой глади, плавно скользнуть по ней.

Этот автомобиль не должен ветшать, как не должен стареть человек. В этой неизбывной жизни человеку и машине предстоит обрести особое единство. Машина продолжает человека: преумножает его силу, ускоряет его движение, делает его мысль всё более стремительной. Такая машина не способна восстать против человека, не способна ему себя противопоставить, до какого совершенства ни довёл бы её человек. Такая машина осознаёт, что подлинный двигатель в ней — её создатель.

Человек же, сотворяя автомобиль будущего, познаёт самого себя, видит, что он вкладывает в собственное творение: благо или скверну, красоту или уродство. В полумках и сбоях машины скрыты изъяны её творца. И если понять, какой ремонт необходим машине, как её возможно врачевать, то можно понять, как спастись человеку.

Так думает мечтатель. Он осознаёт, что логика, стройные размышления в его исканиях бесполезны. Нужен рывок, нужен прыжок с трамплина, нужна не достижимая никакой техникой скорость, иначе отстанешь от мечты.

Михаил КИЛЬДЯШОВ



Из серии почтовых марок СССР «История отечественного автомобилестроения», выпущенных в 1973—1976 гг.

Газета "ЗАВТРА" зарегистрирована Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство ПИ № ФС 77-22122 от 24 октября 2005 года.  
Учредитель и издатель — ООО "Редакция газеты-еженедельника "Завтра" (119146, г.Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII).

Тел. редакции: (916) 502-49-86.

Адрес редакции: 119146, г. Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII.  
E-mail: [zavtra@zavtra.ru](mailto:zavtra@zavtra.ru) Электронная версия: <http://zavtra.ru/>  
Служба распространения: (499) 246-88-52 (т/ф). Служба рекламы: (903) 131-53-97.  
Отпечатано в АО "Красная Звезда" (125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38, тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62, <http://www.redstarprint.ru>, e-mail: [kr\\_zvezda@mail.ru](mailto:kr_zvezda@mail.ru).

Тираж 15 200

Заказ № 2085-2025

Дата выхода в свет — 14.05.2025 г. Подписано в печать 13.05.2025 г. в 14.00, по графику — в 14.00.

Главный редактор — Александр ПРОХАНОВ  
Ответственный секретарь — Наталья КЕРИМОВА