

Дмитрий Даньшов

Летопись «Механики»



Механика



Дмитрий Даньшов

Летопись «Механики»

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=64050881

Летопись «Механики»: Питер; СПб.; 2020

ISBN 978-5-4461-1813-7

Аннотация

Страна СССР разваливалась, заводы рушились, но для амбициозных студентов и выпускников Автомеханического и Мясомолочного институтов жизнь только начиналась. Нужно было строить карьеру, зарабатывать деньги, завоёвывать этот мир... И у них, молодых и дерзких, имеющих умелые руки, инженерские мозги, запас энтузиазма и сплочённый круг соратников, это получилось.

Книга о тех, кто вырос из студенческих общаг советской Москвы и постепенно создал современное «капиталистическое» производственное предприятие. «Братству вольных Механиков» посвящается.

В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

Рецензии	6
Про бытиё и битиё	13
«За рулём»	25
Прокладки. Начало	34
Конец ознакомительного фрагмента.	39

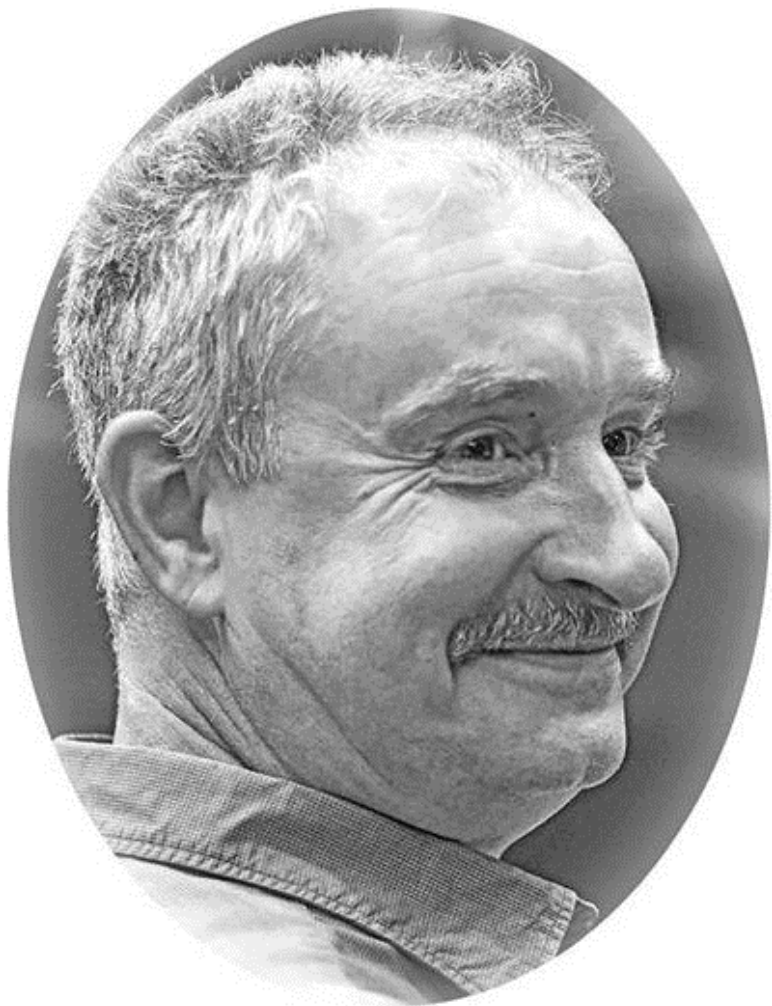
Дмитрий Даньшов

Летопись «Механики»

© ООО Издательство «Питер», 2020

© Дмитрий Даньшов, 2020

© Шамсутдин Джачаев, иллюстрации, 2020



[Handwritten signature]

Рецензии



Эта книга заинтересует тех, кого вряд ли устроят очередные «сто шагов к успеху» или инструкция по экспресс-восхождению на бизнес-олимп. Этот опыт выстраивания «Механики» прожит, разобран на винтики и переживания, на открытия и обживание новой предпринимательской среды, осмысление ошибок, поиск близких людей, выращивание доверия, и в то же время – новой социальной группы предпринимателей на производстве. И вот это как раз самое интересное: люди строят бизнес и растут вместе с ним. Увлекательно.

*Елена Рождественская, доктор социологических наук,
кандидат философских наук, ведущий научный сотрудник
Института социологии Российской академии наук*

Я рекомендую к прочтению «Летопись “Механики”» даже не потому, что она захватывающе интересна (а это так!). Причина иная: интересен сам Летописец – Дмитрий.

Предприниматели – единственный легитимный слой общества, который никогда не задаёт вопроса: «Дяденьки, скажите, чем мне заниматься?» Они и сами себе на него отвечают, и даже дают работу другим.

Другая, нелегитимная группа общества – это мошенники, которые тоже не задают вопроса, чем бы им заняться. Не потому ли «силовики», всегда действующие по приказу, часто путают эти категории?



Говорят, что крупные госкомпании – скелет экономики.

Экономика, составленная преимущественно из госкомпаний, то есть только из скелета, – это дистрофичная экономика. У нормального экономического тела, помимо «скелета», должны быть и «мышцы», и даже небольшой «жирок». Этими «мышцами» и «жирком» являются именно частные предпринимательские компании – не очень мелкие и не очень крупные. Такие как «Механика».

Один мой коллега делит всех бизнесменов на два крупных класса: «начавшие с нуля» и «пришедшие на готовое», то есть получившие активы в результате приватизации. Дмитрий Данышов – представитель первых.

Книга называется «Летопись». Уже само название приглашает нас пройти по оси времени назад. Эта летопись – свидетельство не «из штабов», а «из окопов» реального российского бизнеса.

Однако у «Механики» не только славное прошлое позади, но и, уверен, блестящее будущее впереди, поскольку в последние годы Дмитрий активно продвигает тему владельческой и управленческой преемственности бизнеса в следующем поколении.

Поэтому желаю Дмитрию написать следующие книги: о будущем, об обеспечении преемственности. Например: «Путь “Механики”». Или «Дао “Механики”». Или «Видение “Механики”».

Желаю читателю интересного пути вместе с Летописцем!

Виталий Королёв, DBA, президент Северо-Западного

*центра корпоративного управления, основатель
практики владельческой преемственности, независимый
корпоративный директор*

Эта книга ни на что не похожа. Учебник? Боже упаси. Мемуары? И да и нет. «Летопись» нарушает законы и границы всех возможных жанров. Наверное, она более всего похожа на исторический очерк. И ещё на приключенческий роман с солидной технико-экономической компонентой.



На страницах оживают люди, мелькают лица, затрагиваются большие проблемы сложнейшей эпохи. И ясно ста-

новится, «откуда есть пошла», что прошла и куда движется компания «Механика». И захочется читателю пожить в «неодноразовом мире», а нынешние студенты вдохновятся на бесшабашную смелость, что на грани интеллектуально-предпринимательской авантюры.

Так что же вы держите в руках? Не будем мудрить. Это «Летопись “Механики”».

Скучать за чтением не получится, смею вас уверить.

Алла Медникова, литературный редактор

Про бытиё и битиё

Философско-богословская история московского бомбилы

В студенческие времена испробовал я много различных работ и подработок, в том числе героически трудился частным извозчиком. Сложно сейчас поверить, но тогда занятие это считалось престижным, даже практически элитарным – то есть частный бомбила был на социальном ландшафте Москвы конца восьмидесятых реально крут!

Ну вот, ездил я, такой «реально крутой», на «Москвиче-2140» – и как-то в районе Рогожского Вала, непоздним вечером, кажется, в субботу, проголосовали три мужичка. Я тормознул, они вежливо попросили довести их – одного до начала Ленинского, другого до Гагаринской площади, и последнего из них – до Дмитрия Ульянова. Ну, всё это, в принципе, в одну сторону... «Ребята, – говорю, – за семь рублей доведу, куда скажете!» Ребята с ценой согласились, сели себе чинно все трое сзади – и мы поехали.

Народец был такой... ну, немножечко необычный. Бородатенькие, в клетчатых фланелевых рубашках, в штанах – то есть это не джинсы, не брюки, а именно штаны: такие серые,

не сильно глаженные, но опрятные. И рубашки тоже неглаженные, но чистенькие, до верхней пуговки застёгнутые (что тоже слегка странновато выглядело). Обращались один к другому исключительно полным именем – то есть там не «Сашка» и «Лешка», а «Александр» и «Алексий».

Проезжая Таганку, мужики спросили, не буду ли я возражать, если они тут, у меня в машине, тихонечко выпьют. Ну, естественно, я возражать не стал: отчего бы «благородным донам» да не выпить?

В качестве выпивки они использовали кагор, а в качестве закуски возникли пряники – ну, такие обычные круглые советские пряники. Тоже как-то... ну, не совсем обычный комплект – потому что раз уж креплёное вино, то это должен был быть «Кавказ» или «Агдам», по классике жанра, а на закуску... ну, скажем, плавленый сырок или недозрелое яблочко, сорванное с дерева. Так что пряники – это была явная экзотика. Ну ничего, у каждого свой вкус.

Выпивают мужики из горлышка, беседуют – а когда допили, говорят: «А можно мы тут у тебя споём?» – «Мужики, – говорю, – а чего ж нет-то? Спойте!»

И ребята дали! Что-то такое серьёзное, на два с половиной голоса, из духовной музыки. Не силён я в классике: что это было, судить не берусь, но что-то такое... патетическое. Пели мужики с душой, настроение у них было хорошее. Одного я высадил в начале Ленинского, чуть за Октябрьской площадью, другого – в районе Гагаринской, а последнего по-

вёз дальше по Профсоюзной.

Так вот, если двое первых были ребятки среднего возраста, среднего роста и крепенькие, то последний, Алексей, был высок, subtilen, чуть-чуть сутуловат – ну, в общем, такой донкихотской внешности, – а годков ему было около тридцати или даже меньше. И этого «не совсем богатыря» жара, кагор и эмоционально-вокальные усилия доконали окончательно.

Мужик мирно прилёг на бочок на заднем сиденье и уснул. Ну, уснул и уснул. Вся троица была явно неагрессивна (я уже догадался, что это лица духовного звания), проблем никаких я с этим человеком не предвидел. Выходя из автомобиля, его товарищи наказывали: «Ты уж смотри, мил человек: доведи нашего товарища в лучшем виде, потому что – видишь? – он у нас устал». Говорю: «Довезу, не беспокойтесь!»

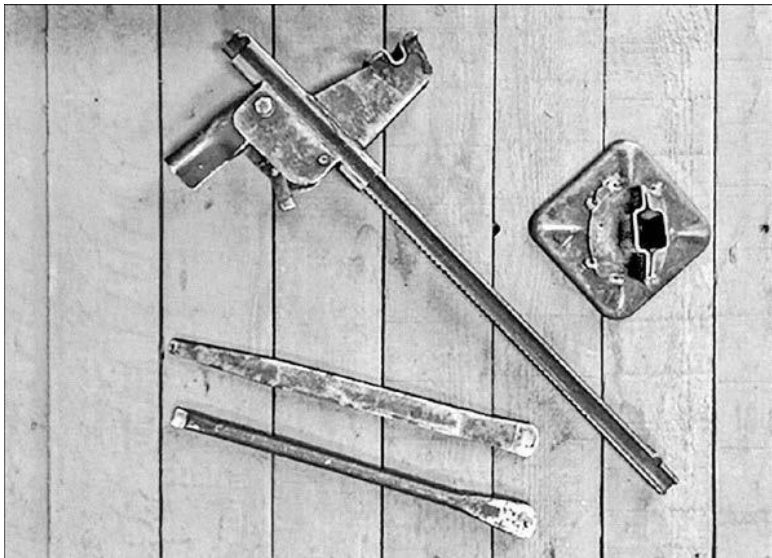
Ну вот, везу... поворачиваю с Профсоюзной на Ульянова – и тут на повороте чувствую, что колесо-то у меня спустило.

Тогда качество резины было не очень, резина была камерная, проколы случались в две недели раз гарантированно. Ну, делать-то что? Человек у меня в машине спит, я докатываюсь до бордюра в начале Дмитрия Ульянова, открываю багажник и начинаю привычную процедуру установки запаски. Про неполноразмерные запаски тогда никто ещё и слыхом не слыхивал, так что запаска была самая что ни на есть настоящая, на пяти москвичёвских гайках.

Достаю домкрат – москвичёвский, штатный. Достаточно

своеобразная конструкция, прошу заметить. Это такая кованая прямозубая зубчатая рейка – длинная, сантиметров восемьдесят – некий уменьшенный советский аналог того типа домкратов, которые джиперы сейчас называют «хай-джеками». То есть зубчатая рейка, рычажок, который перещёлкивает каретку вдоль этой зубчатой рейки, поднимая машину, опираясь на домкратную точку. Конструкция, честно говоря... ну, не самая удачная. Но по тем временам другой не было. Штатный домкрат. «Москвич-2140». Ради интереса погуглите, посмотрите, что это за дивная железяка.

Машинка у меня не то чтобы свеженькая, поэтому домкратные точки не то чтобы крепенькие – и машинку я начинаю поддомкрачивать аккуратненько. Приподнимаю правое заднее... и в этот самый момент тело на заднем сиденье автомобиля возвращается в реальность. Я не знаю, что у мужика спросонья было на уме, какие такие мысли – может, и светлые, – но он заворочался и не совсем уклюже, открывши дверь, стал вылезать из автомобиля. Чем, соответственно, обрушил мне машину с домкрата. А это для меня горе – и для любого горе: домкратную точку помял! Ну кто его просил, а? Да и машина, упав тормозным барабаном на асфальт, оказалась в положении, из которого её штатным домкратом поди-ка выковыряй! Ну не предназначен домкрат для того, чтобы поднимать с такой высоты!



То есть создал мне чужак геморрой – может, с добрыми намерениями... может, он помочь хотел, я не знаю.

Ну, вылез этот чудила из машины, глазами на меня лупает – а я в больших расстройках: он мне реально создал проблемы! Домкратную точку помял, представляете? Машина в Советском Союзе (а на дворе Советский Союз) – это же непреходящая ценность и любая царапина на ней – трагедия, а тут домкратная точка!

Ну и – каюсь, грешен – я по поводу его телодвижения и на тему «кто тебя просил?» высказался очень экспансивно... боюсь, что с использованием матерных выражений.

Чем огорчил чувака до невозможности.

Он попенял мне – мол, напрасно ты меня матом обругал, – посмотрел на меня недобрыми пьяными глазами, оценил, что он-то пьяный, а я-то нет и если он со мною сейчас вступит в схватку, то, скорее всего, будет бит. Оценил, наверное, правильно... и попятился в сторонку. Осмотрел местность с высоты своего двухметрового роста – и на широком разделительном газоне улицы Дмитрия Ульянова обнаружил трёх соотечественников, сидящих кружком и занимающихся привычным вечерним делом: то есть бухали мужики. Запеленговал их, взял азимут примерно на эту компанию и, подволакивая здоровенные ноги, мелкой рысью потрусил к ним.

Ну, потрусил и потрусил, пьяная рожа. А я остался менять колесо. Занимаюсь, значит, сменой колеса, но краем глаза поглядываю: а чего это там мой пассажир задумал? А пассажир ведёт интенсивные переговоры с пьянствующей публикой, при этом бурно жестикулирует и показывает в мою сторону. Причём жесты, блин, недоброжелательные! Ну, что тут поделаешь? Я в их сторону поглядываю, а колёсико-то меняю...

Бухающая публика поднимается с травки и, ведомая моим высокорослым бородатым пассажиром, движется в мою сторону. Причём по динамике их телодвижений намерения мужиков мною трактуются как явно недружелюбные. Подтягивается помаленьку вся эта троица с пьяным священни-

ком во главе – а покуда они подтягиваются, я их примерно ранжирую: двое вроде нестрашные – обычные работяги, лет по тридцать, не особо высокие, не особо плечистые и даже не особо агрессивные... Но есть предводитель: коренастый, в плечах пошире, настроен по виду решительно. Вот он-то как раз и идёт первым.



Я поглядываю на него, машинку с домкратика спускаю. Колесо уже прикрутил – всё, в общем, готово, и задержись они минутки на две, так я, может, уже и уехал бы... но, блин,

не задержались.

Подходя ко мне, предводитель чуть замедляет шаг и наблюдает картину: машина с домкрата спущена. Домкрат стоит на земле – а это, напоминаю, восьмидесятисантиметровая зубчатая кованая рейка. То есть такой железякой я не то что от троих – я от тринадцати отмахиваюсь безо всякого затруднения, тем более стоя спиной к машине: сзади на меня не напасть.

Предводитель это понимает. Понимает, что если ему сейчас кинуться в битву, то с их стороны будут потери. Причём не исключено, что фатальные. (Ребята, кованая зубчатая рейка! Восемьдесят сантиметров длиной! Ни фига не шутики, доложу я вам.)

Я её в руку не беру, потому что понимаю: вот сейчас я за неё схвачусь – и это будет жест агрессии. И предводитель понимает: вот сейчас сделай он ко мне резкое движение – это тоже будет жест агрессии, и тогда понеслось! Ему увечья не нужны – да и я, собственно, в герои не рвусь.

Вот такая переглядка полсекунды... секунду... не помню сколько – причём сложные ситуации мозги обрабатывают очень чётко и каждое движение, каждую координату ноги каждого из соперников – всё это я вижу и фиксирую совершенно железно. Подниматься в полный рост тоже не спешу – это опять-таки будет агрессивный жест.

Сижу на корточках, на расстоянии полувытянутой руки от меня торчит москвичёвский домкрат. Переглядываемся. На-

мерения у троицы были вполне себе боевые, они уже адреналин в кровь выбросили и биться-то собрались... но обстоятельства (которые они увидели и проанализировали своими чуть затуманенными, но не в хлам бухими мозгами) – они для них неблагоприятны. Вот не надо бы им сейчас со мной драться – это ребята чётко понимают и не ошибаются. А настрой-то тем не менее был на битву! И главный осознаёт, что он – главный и что принимать решение ему! Ему надо как-то действовать. И он действует совершенно логичным образом.

Он тычет пальцем в моего попика, потом показывает на меня и спрашивает его, эдак с нажимом:

– Видишь?

Попик молчит.

Главный повторяет:

– Видишь? У него руки грязные... – И дальше по нарастающей идёт патетика: – Он работает, как я! – И бьёт себя кулаком в грудь. – И воруёт – как я!

Уж не знаю, почему главный так решил, но он был в этом уверен.

И опять он бьёт себя кулаком в грудь:

– И ты хочешь, чтобы я его, моего классового братана, за три рубля побил?

Попик молчит. Градус «социального напряжения» зашкаливает – и с этими патетическими словами главный бьёт попу по лицу. Не в подбородок – а, скажем так, в скулу и в ухо. Бьёт сильно. Поп падает. Он пьяненький... он высокий, то-

щий, да и не ожидал он такого поворота дела.

В общем, зарядили ему прилично.

Я не вмешиваюсь. Меня – не касается. Не со мной разговор.

Но внимательно смотрю за полем боя. Дальше предводитель продолжает свой страстный монолог, но уже в теософическом ключе:

– А ты... если тебе разбили одну половину лица, обязан подставить мне вторую. А ну вставай, подставляй свою рожу!

Поп пытается что-то возражать – мол, с точки зрения богословия данная ситуация, по его мнению, выглядит несколько иначе... Но при этом он потихонечку подбирает под себя ножки, коленки выпрямляет и начинает подниматься – и в этот раз получает с левой, по другой половине лица, и получает крепко.

Губы, нос задели... в общем, попик опять летит на землю и подниматься-то уже не пытается.

Главный подводит итог:

– Вон оно как! Блин...

И уходит, сопровождаемый своими двумя товарищами – продолжать прерванное предложенными тремя рублями дело, то есть мирную субботнюю выпивку.

Попик пытается встать. Досталось ему крепко. Два удара: с правой – «крюк», а с левой – практически прямой. Губы разбиты, кровь из носа... жалко дурака!

Говорю:

– Слышь, богослов? Садись вон на заднее сиденье, довезу тебя, мудака, куда уж там тебя просили.

И попик, извалявшийся в пыли, с окровавленным лицом, молча садится на заднее сиденье. Я кидаю пустое колесо и домкрат в багажник, захлопываю его. Сажусь. Едем.

Минуту поп молчит, потом начинает говорить. Он протрезвел от горя, хмель улетучился...

– Ну как же так? – говорит. – Как же так? Я двенадцать лет учился: психология, философия, ещё много чего... у меня такой опыт, я две войны прошёл, а тут – с тремя уродами не смог договориться?!

Спрашиваю:

– А двенадцать лет ты где учился?

Ну, называет он какое-то российское богословское заведение и добавляет, что где-то, то ли в Греции, то ли ещё где, он повышал квалификацию.

Спрашиваю:

– А где ж ты две войны-то прошёл? Ты же вроде священник, тебе воевать нельзя!

Отвечает:

– Да я вот медбратом был...

Называет мне какие-то места, я слушаю, киваю, а попик рассказывает – о житье-бытье своём, о миссии своей в этом мире, о том, что он всю жизнь положил на то, чтоб был «миру мир, война войне, мир-дружба-жвачка», что он трудится в отделе внешних сношений РПЦ – и он за мир, чёрт побери!

А тут – такая лажа! Бес, мол, попутал.

– Что, – говорит, – это такое? Глупость или наваждение?

Говорю:

– Слушай, ты двенадцать лет учился, а я учусь четвёртый, и совсем не тем наукам – поэтому, по-моему, это глупость. А уж про наваждение и беса лучше ты мне расскажи – это твоя тема.

В общем, беседуем, пока едем. Мужик эрудированный, дурь и хмель из него выбили, собеседник он крайне интересный. И человек-то на самом деле симпатичный. Может, ему кагор пить нельзя? Или дело в пряниках?..

Довёз я попа до его дома, постояли ещё у машины, потрепались, прежде чем он пошёл умываться и залечивать полученные «боевые ранения». Телефон мне дал.

– Ты, – говорит, – звони. Видишь, как нас Бог-то свёл? Глядишь, ещё друг другу по жизни пригодимся.

Я телефон аккуратно записал – ну реально человек неординарный! И даже хотел как-нибудь созвониться, но через пару дней после этого события дёрнули у меня на Рижском рынке кошелёк – вместе с небольшой, вложенной в него записной книжкой. Ну и пропал у меня телефон этого человека, отца Алексея из отдела внешних сношений Русской православной церкви. Видно, Бог так судил.

Фильм бы маленький снять по этой «пьесе» – с молодым Абдуловым в роли попа и с Василием Макаровичем Шукшиным в роли «главного». Вот это было бы круто...

«За рулём»

история о том, как одним прекрасным летним утром 1989 года я познакомился, мило побеседовал и чуть ли не подружился с двумя небожителями – Марком Григорьевичем Тилевичем и Львом Шугуровым

Итак, с самого начала. В Советском Союзе был один-единственный автомобильный журнал. Издавался он с 1928 года, назывался «За рулём». И его редакция находилась и находится в Москве, в Даевом переулке, на Сретенке... метро «Сухаревская» (то, что было раньше «Колхозной площадью»).

Журнал был легендарный, распространялся по подписке, в книжных ларьках заканчивался мгновенно, купить его было архисложно и архипочётно, потому что это был единственный автомобильный журнал в стране СССР с населением триста миллионов человек, выпускающей огромное количество машин. Машина тогда была – культ, символ всего на свете: технического прогресса, технической эстетики (потом это назовут дизайном) и жизненного успеха... Любили советские граждане автомобили горячо, страстно, но по боль-

шей части платонически.

Стремлением привести эту платоническую любовь в «плотскую фазу» и объясняется массовое движение советских граждан – инженеров и просто рукастых советских мужчин – по производству самодельных автомобилей. Наверное, эта тема для отдельного рассказа: многие об этом не знают, но в СССР существовало действительно массовое движение «автомобиль своими руками». Из уголков для кроватей, из металлолома и обильно валяющихся на обширных заводских свалках останков разнообразнейших механизмов упорные и трудолюбивые советские граждане строили автомобили своими руками. Проектировали, сваривали, собирали, красили. А главное – посредством колдовства и магии, стараясь в открытую не нарушать Уголовный кодекс, добывали для них «автокомпоненты» и (!!!) документы!

Это тема отдельного эпоса. Мой двоюродный брат Анатолий Королько построил две машины, так что я не пропускал никаких новостей и веяний из мира «сам-авто». Фантазия пассионарных мужчин, зажатая в тиски инженерской зарплаты, но оснащённая хорошим техническим образованием, приносила яркие плоды! Часто экзотические. Например, чтобы добиться перламутрового цвета (тогда ещё не знали слова «металлик»), отдельно взятые подвижники покупали пузырьки лака для ногтей, покрывали им кузов (я не шучу, посмотрите архивы передачи «Это вы можете») – и вот таким образом получался цвет «металлик». Как вам лак

для ногтей – для покраски автомобиля?..

И вот в этой обстановке, когда автомобиль был на пьедестале в качестве предмета поклонения, журнал «За рулём» был олимпом и тотемом колёсного языческого бога. Сегодня вроде бы как глобализация... говорят. А вот тиража в четыре с половиной миллиона печатных экземпляров, как у советского «За рулём», сегодня никто, наверное, повторить не может. И человек, стоящий во главе такого журнала, был, мягко говоря, значимой фигурой. Этим человеком много лет являлся Марк Григорьевич Тилевич.

Я, честно, тогда масштаба его личности не осознавал. Я был безбашенный студент, закончивший третий курс, и обдумывал: а что ж мне делать-то дальше? Грузчиком, дворником на рынке я уже был, таксистом тоже поработал. Застрывать на этой карьерной позиции не хотелось, Валерий Николаевич Катомин пока что на работу меня не позвал... Честно говоря, он и потом меня не позвал: я нагло напросился, воспользовавшись добротой Валерия Николаевича. Но это было на пару месяцев позже. А в начале лета восемьдесят девятого года я серьёзно подыскивал себе работу. Мыслил я незатейливо: решил, что руки есть – я, может, и не бог весть какой автомеханик, но надо ж учиться на практике, поэтому единственное, чего мне не хватает, чтобы открыть собственный великолепный автосервис (благо перестройка уже предполагала наличие какого-то частного бизнеса) – это помещение в Москве. А у кого можно получить помещение в

Москве? А давайте-ка я схожу в журнал «За рулём» и скажу: «Мужики, вот вы мне даёте какой-нибудь гараж или помогаете его арендовать, я в нём работаю, и студенты автомеханического, мои друзья по общаге, в нём работают, мы там создаём прибавочную стоимость, починяем автомобили – и описываем грамотным техническим языком всё, что к нам приехало, что случилось, какие там произошли курьёзы, – то есть являемся для вас бесценным источником информации из первых рук».

Вот такую легенду я сочинил. Бизнес-план я, естественно, не просчитывал, «презентации» не репетировал. Слова «бизнес-план» и «презентация» тогда ещё не были заимствованы русским языком. Идея спонтанно и неожиданно у меня как-то в голове сложилась... Идея, заметьте, достаточно экзотическая: прийти к главному редактору крупнейшего технического журнала и сказать: «Дяденька, а сними мне гараж!» Ну вот тогда мне это виделось нормальным и сомнений в правильности своих действий я не испытывал.

На социальном ландшафте Советского Союза человек пишущий, или человек, выступающий в телевизоре, или фотография которого присутствует в печатных средствах массовой информации, коих было тогда не валом: автомобильный журнал – один, комсомольская газета – одна, партийный орган – один, ну и так далее, – словом, причастные к СМИ – все были безусловные небожители! Человек с блокнотом мог произвести фурор где угодно – даже если он внештатный

корреспондент газеты «Красный воин» или многотиражки «Гудок». Жалко, что я это сейчас понимаю, а тогда – нет: таких бы дел можно было наворотить! Блокнот-то купить и ручку и умное лицо надеть – это ж несложно! Ну да ладно, отвлекаюсь...

И вот, вооружённый этой великой идеей попросить у журнала «За рулём» для себя гараж, я доехал до метро «Колхозная», походил-побегал, отыскал здание редакции. На последней странице журнала указан же адрес! Я купил журнал, прочитал адрес – и приехал. Зашёл. Охранников тогда нигде не было. Я и сейчас думаю, что охранников придумали для борьбы с безработицей. Встретил первого попавшегося сотрудника и говорю: «Мне бы вот... с начальником бы поговорить-то...» «Ну ладно, – отвечает случайный сотрудник. – Иди, говори». – «А куда идти?» – «Вот там, на втором этаже, кабинет».

Подошёл к кабинету, постучал, приняв стойку «почти смиренно», и прорычал эдаким армейским манером: «Р-р-разрешите?» Очень хорошая формулировка! Товарищи студенты, списывайте! Вот это вот «Р-р-разрешите?» сразу поднимает ваш статус в глазах хозяина кабинета! Обращайтесь по уставу – и откроют вам!

Так я попал в кабинет к Марку Григорьевичу Тилевичу. Марк Григорьевич предложил сесть и говорит: «Рассказывай». Я и рассказал. «Дайте мне гараж – и я переверну мир! И у вас будут работать лучшие люди, и эти лучшие люди бу-

дут для вас источником информации из первых рук, и мы будем знать об автомобилях всё...»

...Кому я это говорил? Он знал об автомобилях всё – на тот момент, думаю, уже лет пятьдесят как, а то и побольше! Тем не менее он меня благосклонно выслушал, улыбнулся, помолчал. Потом к нему в кабинет зашёл какой-то мужик. Обращался главред к нему по имени – Лев, я и сообразил: раз Лев и раз это «За рулём», то это Лев Шугуров. Да я же его раньше видел! В передаче «Это вы можете». Это же он! Точно, похож!

Тилевич улыбнулся, попросил Шугурова задержаться и говорит мне: «Ну-ка, расскажи ещё разок!» Ещё раз изложил, уже по накатанной. Лев Шугуров тоже послушал, поулыбался. Переглянулись патриархи автомобильной журналистики... ехидно... Марк Григорьевич спросил у Льва Шугурова: «Что думаешь?» Тот отшутился, пожал плечами. Прищурился так хитро и посмотрел на Марка Григорьевича – ну, перекинул мячик на его сторону. Марк Григорьевич подвёл итог: «Слушай... идея твоя экзотическая. Поддержать, боюсь, я её не смогу, но излагаешь ты неплохо. А ты писать не пробовал?»

Ну что вы, ребята? До написания статьи в журнал «АБС» я писал только школьные сочинения и боевые листки в рядах Непобедимой и Легендарной Советской Армии. И оба этих литературных жанра вызывали у меня жгучее неодобрение. Поэтому шикарное предложение главного редактора самого

главного автомобильного журнала самой большой страны на планете я воспринял совершенно без энтузиазма. Я ему дело говорю – мне гараж нужен, а он издевается: писать, мол, не пробовал? Тоже мне, блин! А я думал: мужики серьёзные...

В общем, друг другу нами было отказано... Мне – в гараже, «Зарулёму» – в предложении писать. Я даже не расстроился. Я ж понимаю статус человека, который передо мной сидит! (Точнее, мне *казалось*, что я его понимаю... Я его понимаю *сейчас*, а *тогда* – нет.)

Марк Григорьевич дал визитку. Мобильных телефонов тогда не было, но меня вполне устраивал и городской. По городскому я потом несколько раз звонил – когда у меня возникали какие-то интересные новости или приезжали какие-то интересные гости в молодую «Механику»... Например, как-то ворвался из Испании замечательный малый Эдуардо Амансио. Он несколько раз пересекал на «Ниве» Сахару. Ещё спускался в подземные глубины пещерные. А тогда решил повторить свои «сахарные» подвиги ещё раз и для этого приехал в Россию узнать: а сколько будет стоить подготовить «Ниву» к такому рейду? Потому что европейский производитель боевых «Нив» «Лада-Пух» на тот момент уже не функционировал, а Амансио хотел покататься именно на «Ниве». И этот вот эпический мужик был мною привезён в «За рулём» (это существенно позже произошло). Мы сидели с корреспондентами: с Владимиром Аркушей, со Славой Субботиным, и Амансио им рассказывал о том, какие там

песчаные бури, фотографии показывал космической красоты. На переднем плане – торчащий из песка скелет верблюда с клочками рыжей шерсти, на заднем плане – буксующая двумя мостами «Нива», и до горизонта – песчаная позёмка, а на горизонте – мутное солнце за тучами песка. Жуть и красота...

Отношения с «За рулём» завязались ровно с того моего наглого туда «захода»: «Ребята! А дайте мне гараж! У вас же есть, наверное... Ну, раз у вас же есть автомобили – есть же у вас гараж! Что вам, трудно, что ли?»

Сейчас сложно себе такое представить. Вот так зайти с улицы к редактору «Плейбоя», «Максима» – сейчас же нет технических журналов такой популярности, как когда-то был «За рулём». Зайти лично к главному редактору крупного издания сейчас сложно. Тиражи измельчали, а социальные барьеры выросли. А тогда – пожалуйста! Свобода (условная), равенство (тоже условное), а вот братство было более или менее реальным. Наименее фантазийным из всех трёх тезисов лозунга Великой французской революции оказалось «братство». Если мы с тобой примерно одним и тем же интересуемся – я пишу про автомобили, а ты вроде как их изучаешь в институте и намерен приложить силы к их созданию, постройке, ремонту и ещё там чему-то – значит, мы с тобою уже одного цеха и выгонять тебя с позором из редакции не обязательно, а нужно сначала послушать: а чего пришёл-то? Может, что интересное скажешь?

Вот так и состоялось моё знакомство с Львом Шугуровым и Марком Григорьевичем Тилевичем. Марк Григорьевич Тилевич до 2017 года оставался символом и идейным вдохновителем главного автомобильного журнала страны. Человек прожил девяносто пять лет. Долгая жизнь. Я не был знаком с Марком Тилевичем близко. Просто удостоился чести видеть и разговаривать. И этим горжусь.

Прокладки. Начало

Дело было осенью девяностого года. Тогда мы с товарищами учились на пятом курсе МАМИ (то есть славного Московского автомеханического института).

Случился как-то разговор старшекурсников с выпускниками нашего же вуза на тему «Что нового происходит в автомобильной жизни страны?». Выпускники поведали, что в НАМИ (старая аббревиатура скрывает название времён индустриализации: Научный автомобильный и моторный институт) делается много чего интересного, в том числе поршневой двигатель револьверной схемы. Занятная кинематика, революционный мотор – вполне подходящая тема для трёпа «почти инженеров»...

В процессе беседы я заинтересовался конкретным вопросом: как в НАМИ производят уплотнения для экспериментальных моторов? Сделать корпусные детали и кулачок сложного профиля, которым там заменяется коленчатый вал, – всё это трудно, но возможно. А вот с прокладками как быть? Мозг моториста и пятикурсника идентифицировал такую задачу как «не имеющую решения».

Блок револьверного мотора фактически представляет собой поставленный на попа увеличенный барабан револьвера (например, «нагана»). Подобрать готовую прокладку из «похожих» серийных – невозможно. Просто потому, что ника-

ких даже приблизительно похожих нет. Поэтому обеспечить герметичность стыка головки блока и самого блока на револьверном моторе мне представлялось нереальной задачей. Спросил у намишного инженера – Эдика Буданова, нашего бывшего сокурсника. Эдик сказал: в НАМИ делают штучные, уникальные прокладки, он поинтересуется на ЗОКе (заводе опытных конструкций), как это всё происходит, и расскажет.

Мобильных телефонов тогда не было. Да и городских, понятное дело, не было ни у кого из нас – поэтому узнать, как дела в НАМИ с револьверным мотором, получилось только при следующей личной встрече. «Нормально дела, – говорит, – мотор как раз сейчас в производстве. Хочешь – закажу тебе пропуск: зайди на него посмотри. Прокладки на него будет делать непосредственно сам ЗОК. Там есть специалист, который лично всем этим занимается, – ему и задашь все интересующие тебя вопросы».

Эдик великодушно сделал для меня пропуск – а может быть, у меня сохранялся ещё студенческий пропуск на тот момент... не помню, – и мы вдвоём пришли на завод опытных конструкций. Показали мне корпусную деталь этого самого револьверного мотора. Я ещё раз убедился, что изготовить прокладку на такой блок – ой какая нетривиальная задача.

Тут же Эдик подвёл меня к рабочему, которого звали Юра. У Юры в мастерской стоял верстак, тут же – гидрав-

личный прессик, несколько иных приспособлений, лежали инструменты, ножницы, пробойники, какие-то оправочки – с помощью всего этого он ваял прокладки практически на любые изделия, по чертежу либо по оттиску.

Беседа с Юрой не заняла у меня, наверное, и пяти минут. Я спросил: «Юра, а как ты это делаешь? Ну, окантовку? Как ты её вытягиваешь? Как добиваешься того, что она у тебя ложится без стыков и складок? Это же магия какая-то!» Юра отвечал: «Да ну нафиг, магия. Вот так размечаешь, так отрезаешь, вот так опрессовываешь, так развальцовываешь, вот так обжимаешь, вот здесь калибруешь, вот здесь проверяешь – и в итоге получается». Всё объяснение уложилось в эти самые пять минут.

Я радостно кивнул и вприпрыжку побежал повторять все те действия, которые мне описал высококвалифицированный рабочий Юра.

Необходимая для понимания «насущного революционного момента» ремарка: запчастей, привозимых в поздний СССР из-за бугра, не было как класса. То есть, отработав пару лет в редком по тем временам иномарочном сервисе, я самолично – руками – распаковывал импортные запчасти из коробочек... ну, наверное, раза два. Всё остальное время мы пользовались деталями отечественного ассортимента – прилаживая, приспособливая, перепрессовывая, перетачивая их на импортные моторы – или же изготавливали гильзы цилиндров и поршни либо

самостоятельно, либо при помощи квалифицированных специалистов. Таких как Николай Мишин, Володя Максимов, Николай Ерохин, Валентин Моисеев – ну или кто-то ещё, в основном из механиков бывших спортивных команд.

Так вот: из металла мы могли сделать практически всё. И наш наставник Валерий Катомин говорил нам с Александром Семёновым почти словами из фильма про графа Калиостро: «Если деталюшка сделана из металла – стало быть, то, что один человек создал, другой всегда повторить может». Потому что это можно измерить, можно перенести на эскиз, а потом выполнить на универсальном токарном станке или как-нибудь ещё...

Но это правило – «из металла мы можем сделать всё» – не относилось к неметаллическим изделиям: к оптике (стеклу и так далее), к уплотнениям... Ну, сальники ещё можно было изготовить штучно (и то хлопотно), а вот что-то более сложное – уже ну совсем никак! Поэтому подсмотренная на заводе опытных конструкций технология меня крайне вдохновила. Она позволяла в один удар решать глобальную проблему.

Любой разобранный двигатель требует замены прокладки. А где её взять? А негде – и всё тут!..

До того как завод опытных конструкций открыл для меня это сокровенное знание, мы что только не делали! Мы ваяли прокладки из отожжённой меди – та ещё работёнка, прошу заметить: вручную выпиливать, вырезать, подтачивать... неделю

работаешь с явно негарантированным результатом. Мы ставили старые прокладки на бакелит. (Бакелит – это лак, используемый в электротехнике для заливки катушек индуктивности или трансформаторов.) Мы пытались делать составные прокладки из нескольких примерно подходящих по диаметру и конфигурации цилиндров. Например, на «Альфа-Ромео 1200» я угробил... ну, с десяток жигулёвских прокладок (хотя моторы родственные), чтобы из элементов прокладки четырёхцилиндрового рядного мотора сделать прокладку на оппозитник. Убил на это неделю – а результат нулевой: как текла, так и течёт... Понятно, что потребность в прокладках была колоссальная, а надежду её удовлетворить мне дали на ЗОКе.

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.