

АКЦИЯ

Стартовавший в 2019 году в преддверии празднования 75-летия Победы в Великой Отечественной войне проект развивается: пополняется автопарк, продолжается реставрация старинной военной техники. 9 мая «Машины Победы», восстановленные студентами под руководством опытных реставраторов-наставников, можно будет увидеть практически во всех районах Ярославля.

Надеемся прокатить ветеранов Великой Отечественной войны по улицам города на автомобиле ГАЗ М-20 «Победа», ставшем украшением нашей коллекции, – строит планы Андрей ЛАГУЗОВ – член Общественной палаты Ярославской области, председатель Клуба классических автомобилей «Медведь».

Автомобиль «Победа» проектировался специально для

Ольга ПЕТРЯКОВА. Фото Анны СОЛОВЬЕВОЙ



9 мая по улицам Ярославля пройдет историческая техника. Участники проекта «Машины Победы» проедут живописной колонной по улицам областного центра.



ВПЕРЕД, К ПОБЕДЕ!



значительные изменения. А сам Ярославский автозавод трансформировался в ЯМЗ.

– Для меня история нашего автозавода и выпускавшейся на нем техники – глубоко личная, семейная. В 1932 году сюда пришел работать мой двоюродный дед. В дальнейшем 57 представителей нашей семьи в разное время трудились на предприятии – вот такая большая заводская династия! – объясняет Андрей Лагузов свою неизменную приверженность теме сохранения памяти о

проекта подключились студенты ЯГТУ, Ярославского автомеханического и Ярославского кадетского колледжей. Откликнулись все – и правительство области, и крупные заводы, и небольшие предприятия, – рассказывает Андрей Лагузов.

Сложностей в процессе восстановления было немало. К примеру, у послевоенной грузовой техники этой модели была кабина из дерева, обшитая снаружи металлическими листами, а внутри утепленная картоном.

летия назад, чтобы взять его за ориентир. И очень обрадовались, когда крошечное пятнышко старой изумрудно-зеленой краски отыскалось на фигурке медведя – эмблеме ярославских грузовиков. Специалисты смогли очень точно смешать колер нужного оттенка, и свежескрашенный ЯАЗ-221 стал выглядеть так, словно лишь недавно сошел с конвейера.

Медведь – символ Ярославской области – обязан своим появлением на выпускаемых в регионе грузовиках гла-



поколения победителей. Проект «Машины Победы», кстати, – это не только автомобили, воевавшие на фронте, но и те, что разрабатывались в годы Великой Отечественной войны.

– 3 февраля 1943 года, сразу после окончания Сталинградской битвы, на совещании Наркомата среднего машиностроения был утвержден перечень автомобилей, которые необходимо было разработать в кратчайшие сроки и запустить в производство сразу после Победы. Это событие имело большое значение для Ярославля, поскольку наш автозавод (сегодня это Ярославский моторный завод) в числе трех передовых в стране стал участником масштабной стратегической программы, – рассказал Андрей Лагузов.

Андрей Сергеевич напомнил: до войны Ярославский автозавод производил самые большие отечественные грузовики – Я-3, Я-4, Я-5, ЯГ-10, ЯГ-6 и другие, самосвалы ЯС-1 и ЯС-3, троллейбусы ЯТБ-1, ЯТБ-2, ЯТБ-4 и ЯТБ-4А, а также выпустил

партию двухэтажных троллейбусов ЯТБ-3.

В 1943 году завод перешел на производство гусеничных артиллерийских тягачей, а с 1944-го параллельно с выпуском военной продукции велась разработка дизельных автомобилей ЯАЗ-200 грузоподъемностью 7 тонн и самосвалов ЯАЗ-205, которые оказались весьма востребованными в стране машинами.

В августе 1947 года стартовало производство двухосных автомобилей ЯАЗ-200 в Ярославле, а в ноябре того же года в Минске из ярославских машинокомплектов собрали первые самосвалы ЯАЗ-205 (МАЗ-205), с которых и началась история Минского автомобильного завода.

В начале 1950-х Ярославский автозавод освоил выпуск трехосных грузовиков семейства ЯАЗ-210. В 1958-м появилось новое семейство ЯАЗ-219, выпуск которого в 1960 году передали в Кременчуг, где ярославские машины несколько десятилетий производились под маркой «КрАЗ», претерпевая не-

ях региона.

К 75-летию Великой Победы клуб «Медведь» решил воссоздать по заводским чертежам тягач ЯАЗ-221 образца 1958 года. Теперь автомобиль участвует во всех городских и областных мероприятиях, связанных с празднованием Дня Победы. Уникальность машины в том, что этот образец продукции советского автопрома – сегодня единственный на планете.

– Собирали машину всем миром. К реализации нашего

вид пришлось потрудиться. Для недостающих деталей студенты создавали пространственные модели в специальных программах, а потом ярославские предприятия выполняли детали в металле.

Вопрос окраски кабины оказался непростым. Реставраторы знали, что сегодняшняя палитра цветов автокрасок далека от исторической. Они мечтали найти хотя бы небольшой участок, окрашенный многие десяти-



Иосифу Сталину. Отливать довольно тяжелые – не менее килограмма весом – изделия из алюминия и устанавливать их на капоты грузовиков было экономически нецелесообразно. Но Иосиф Виссарионович, видимо, увидел в мощном косолапом некий символический смысл. В 1945 году первому лицу страны представили новые образцы автотехники, в том числе грузовик ЯАЗ-200, и Сталин решил: эмблеме медведя быть!

Энтузиастам удалось восстановить и другую технику: грузовик ГАЗ-51А (с середины 1940-х в течение 30 лет это была наиболее массовая грузовая модель в СССР), ЗИС-151 – советский грузовик высокой проходимости, использовавшийся после Победы, в том числе в качестве шасси для «катюши», машину АРС-14 на шасси ЗИЛ-131, полевую кухню КП-41 и другие образцы техники.

– Недавно нам подарили еще несколько старых автомобилей. Их реставрация потребует больших усилий и значительных финансов. Но, как известно, дорогу осилит идущий, – с оптимизмом говорит Андрей Лагузов. <<