

Ради чего миллиардер Андрей Козицын создает самый большой частный музей в России.

Ми-26 зависает над палаточным лагерем. Палую листву и опрометчиво оставленные у костра кружки сметает вмиг. Скоро участники экспедиции на ямальские болота перестанут удивляться мощи этой машины – самый грузоподъемный в мире вертолет за пять ходок вывезет на большую землю два разобранных на части дореволюционных паровоза серии ОВ, которые железнодорожники называли «овечками». Такие использовались в Великую Отечественную войну – теперь они часть экспозиции Музея военной техники «Боевая слава Урала» в городе Верхняя Пышма.

Сейчас в этом собрании более 250 единиц техники военных времен, экспозиция постоянно пополняется. Крупнейший в России частный военный музей создан по инициативе гендиректора УГМК Андрея Козицына (№45 в списке Forbes, состояние \$2 млрд) и находится на балансе входящего в холдинг предприятия «Уралэлектромедь». «Личное это или общественное – как хотите назовите. Для меня это все как личное, я про каждую штуку тут могу рассказать. Мне это нравится», – говорит в интервью Forbes Андрей Козицын.

Паровоз вперед летит

Железнодорожная экспозиция на 2 га открытой площадке появилась в 2015 году, на ее создание ушло два года. Началось все с того, что Козицыну подарили фотографию станции в уральском городе Ревда 1941 года. По ней и построили макет станции в натуральную величину: тут и водонапорная башня, и кран для загрузки угля, и колонки для воды. Все пять путей перед двухэтажным строением из красного кирпича заставлены техникой того времени: санитарный эшелон, цистерны, зенитные платформы, теплушки, бронедрезина. «Вы вдумайтесь: 10 млн людей перевезли в эвакуацию и 3500 заводов за три месяца. При этом в противоход везли на фронт армию и технику. Все это нужно было организовать, и все на руках, кранов тогда не было. Вот какие были люди», – описывает Козицын подвиг железнодорожников.

Ямальские паровозы, признается он, самые выстраданные в плане доставки экспонаты (паровоз серии Еа из Уссурийска, к примеру, 7000 км преодолел сам, его цепляли к товарным поездам). Обе «овечки» использовались в 1947-1953 годах на стройке 503 – участке трансполярной магистрали Салехард – Игарка, «мертвой дороги». Сотни километров железнодорожных путей в условиях вечной мерзлоты прокладывали силами заключенных ГУЛАГа. Сразу после смерти Сталина проект закрыли, бросив большую часть техники – вывозить было слишком дорого.

О паровозах, замерших в депо Долгое среди тундры, было известно давно, над ними регулярно пролетают на вертолетах газавики и нефтяники. После конференции о «мертвой дороге» в Надыме, где говорилось и об аварийном состоянии депо, Козицын отрядил на Ямал экспедицию.

«Какая же там мошка! Я на БАМе был, но такого не видел», – вспоминает Фарит Хафизов, начальник автотранспортного цеха «Уралэлектромеди», где есть полноценный реставрационный участок. На Ямал Хафизову пришлось летать трижды. С

разбором паровоза на семь частей проблем не возникло – тендер, топку и колесную пару отсоединили. А вот с транспортировкой возникли сложности. Населенных пунктов с хорошими дорогами поблизости нет, до Нового Уренгоя около 200 км.

Варианта было три: прокладывать зимник до Ванкора, использовать дорожную авиацию или дожидаться весеннего паводка на реке Таз, до которой всего 150 м. Хафизов склонялся к последнему варианту. «Ждали только паводка, – рассказывает он. – Говорю с Козицыным по спутниковой рации, он спрашивает, как река. А я как раз иду по берегу – зыбуны, мели. Он велел нам домой возвращаться. А через неделю было принято решение – вывозить вертолетом». Сотрудники Хафизова бились за право участия в экспедиции – понимали, что такое приключение бывает раз в жизни. Правда, рассказывает он со смехом, все железо на себе пришлось таскать.

Ми-26 доставил груз в Новый Уренгой, оттуда уже автотралом везли 2000 км до Верхней Пышмы. На вопросы о тратах на пополнение коллекции Козицын не отвечает: «Мы все в деньги переводить будем? За этим разве собрались?» Для справки: стоимость аренды Ми-26 у большинства авиакомпаний начинается от 500 000 рублей за час.

Реставрация паровоза 1908 года растянулась на целый год. Колесную пару – ее не стали вывозить с Ямала – изготовили по чертежам на литейно-механическом заводе УГМК в городе Сухой Лог. Второй паровоз обшили броней, ориентируясь на технологии того времени.

К нетривиальным задачам в реставрационной мастерской привыкли. Впервые старой техникой тут занялись в 2007 году, когда Александр Козицын, гендиректор «Уралэлектромеди» (старший брат Андрея Козицына, погиб в 2009 году в автокатастрофе в Ленинградской области, сейчас его именем названа улица, на которой расположен музей), интересовавшийся ретроавтомобилями, приобрел ЗИС Георгия Жукова.

Машин, которые надо было поставить на ход, с каждым годом становилось все больше. Восстанавливать технику, насколько возможно, стремятся с использованием оригинальных частей, которые находят у военных, поисковиков, коллекционеров. Многие детали приходится делать по чертежам либо придумывать самостоятельно – работа творческая. «Мы однажды похулиганили, на танк БТ-7 установили гидропривод с джойстиком. Холманских (Игорь Холманских, экс-начальник танкового цеха «Уралвагонзавода, – ныне полпред президента в УФО. – Forbes), когда был с визитом, оценил», – вспоминает Хафизов.

Сейчас в мастерской 28 сотрудников. Жестянщиков, слесарей и электриков искали в автосервисах Екатеринбурга. Есть в команде и двое бывших военных. Хафизов отмечает, что они лучше понимают логику военных конструкторов, когда надо восстановить недостающие части. Да и в общении с военным округом, который передает музею списанные образцы вооружения, незаменимы. Ежегодно реставраторы восстанавливают по четыре-пять объектов. Некоторые из тех, что сейчас в мастерской, в марте пройдут обкатку и 9 мая присоединятся к шествию в честь Дня Победы. Другим суждено стоять в музее без выезда. Например, не так давно отреставрировали американский танк М3А1 «Стюарт», поставившийся в первые годы войны по ленд-лизу. На такие ставились авиационные двигатели, достать оригинальный не удалось, а любой другой не вписался бы в конструкцию. А вот ГАЗ АА Кегресс, у которого вместо задних колес гусеницы, по улицам Верхней Пышмы поедет: заканчивается восстановление

кузова. Как и образцы американской техники: автомобиль Willys, плавающий тягач DUKW-353 производства General Motors и более скромная амфибия Ford GPA.

Эволюция танка

Вся тяжелая военная техника выставлена на открытой площадке перед зданием музея. Многие экспонаты вряд ли можно увидеть где-то еще. Например, участвовавший в боях бронекатер Волжской флотилии, который отыскали в одном из затонов.

Истребитель-бомбардировщик Bell P-63 Kingcobra, один из тех, что поставлялись по ленд-лизу с 1943 года. Его нашли поисковики на Дальнем Востоке – он разбился при перелете с Аляски. Или пятибашенный танк Т-35. Именно такой изображен на медали «За отвагу», но к началу войны он морально устарел – и человек экипажа, слабая подвеска, броня более тонкая, чем у танков серии КВ. Таких танков было выпущено всего 59, единственный оригинальный экземпляр сохранился на полигоне в Кубинке. В Верхней Пышме – его точная копия, созданная по советским чертежам, более тысячи деталей изготовили заново.

Рядом танк КВ-2, семитонную башню которого можно повернуть, только если танк находится на идеально ровной поверхности. Все средние и тяжелые танки, списанные военными, – с родными моторами и «раздатками». А вот в линейке Т-34 много танков с отмеченными красной краской выбоинами от пуль и снарядов. Мы разглядываем их из окна второго этажа музея. Козицын обращает внимание на различия модификаций.

У Т-34/76 харьковского завода, например, который выпускался еще до войны, люк был сплошной, поднять его раненому практически невозможно. В Челябинске и Нижнем Тагиле, куда эвакуировали предприятия из Харькова и Ленинграда, стали делать уже два люка. Позже появилась и командирская башенка. По словам Козицына, эволюция танка с учетом боевого опыта четко прослеживается. «Полная линейка по танкам будет, – обещает он. – Из тяжелых трех точно не хватает, если брать и огнеметные, то четырех. Средние тоже доставим – Т-24 и Т-44. Нет пока КВ огнеметного, но найдем. Башня та же, что у обычного, только вместо пушки там сопла».

Директор музея Александр Емельянов, профессиональный военный историк, кивает.

С миллиардером он нашел общий язык: оба сыплют названиями серий и номерами моделей.

Вадим Задорожный, основатель первого частного Музея военной техники в России, впечатлен экспозицией в Верхней Пышме. С Андреем Козицыным он общается, оба входят в попечительский совет Российского военно-исторического общества. «Друг другу помогаем и советами, и контактами, и материалами, – рассказывает Вадим Задорожный. – Я очень рад, что Козицын создал такую мощную и четкую коллекцию военной техники как отечественной, так и той, что поступала по ленд-лизу. По темпам, с которыми они развиваются в последние полтора-два года, собрание может стать лучшим в стране. По танкам и бронетехнике однозначно коллекция уже шире моей».

Откуда у Андрея Козицына такой интерес к военно-технической истории? «В войнушку не наигрался – вот, наверное, и посыл первый, чтобы начать интересоваться, — говорит 55-летний бизнесмен. – Второй посыл – к юбилею Победы в 2005 году мы реконструировали памятник тем, кто ушел на фронт с комбината «Уралэлектромедь» (тогда Пышминский медеэлектролитный завод). Логично у памятника рядом технику военную поставить. Поставили два орудия. Потом в военный округ обратились – поставили первый танк, второй. А дальше уже процесс творческий».

По словам Задорожного, самый простой способ пополнения собраний – приобретать советскую технику в Финляндии, Чехии, Польше: «Там она лучше сохранилась на местах боев. Все легально ввозим, демилитаризуем». Но и он не хочет говорить даже о порядке инвестиций: «Деньги большие. Но мы же это делаем, чтобы увековечить память и дать пытливому гостю представление о технической мощи тех лет».

Другие люди

Здание музея по соседству с проходной «Уралэлектромеди» появилось в 2013 году. В нем три этажа – учли опыт музея Задорожного под Москвой и решили, что атриум, где подвешены самолеты, стоит сделать повыше.

За 2015 год музей посетили 200 000 человек, не считая школьников, которые приезжают сюда на интерактивные уроки. В зале с 3D-проектором лучше усваивается материал не только по истории, но и по географии, астрономии. Тем, кто лучше всех ответил на тестовые вопросы в конце урока, разрешают поиграть на симуляторах. «Мы изначально планировали образовательную составляющую», – говорит Александр Емельянов.

Козицын сам такие уроки не посещал, но он уверен, что в окружении техники, которая была на вооружении в 1941 году, не только лучше усваивается материал по истории, но и приходит осознание, какой ценой далась победа.

Сейчас весь первый этаж и атриум музея занимает техника первых лет войны. Легкие танки кажутся совсем беззащитными в сравнении с теми, что выставлены на улице. «Это же английские «виккерсы» середины 1920-х годов модернизированные, – показывает Козицын на Т-26. – Все очень примитивно, а на нем еще и воевать надо. Когда в коллекции появились первые танки и мы начали изучать литературу, захотелось наглядно показать, с чем тогда воевали». Помимо танков и автомобилей в музее сейчас выставлены и самолеты – И-15, И-16, Як-1, ЛАГГ-3, МиГ-3. Не так давно появился английский одноместный истребитель Hawker Hurricane, воевавший на севере (его называли «харитон»). Восстанавливали его московские реставраторы, все детали оригинальные.

Миллиардер сам ездил на всем, что поступает в музей, кроме самолетов – они не летают. Ощущения от управления старой техникой, признается он, сильные – в танке страшный грохот, тормозить или поворачивать колеса на полutorке приходится своим человеческим усилием. «Как в войну выстояли, уму непостижимо. Они были другие люди. Мы сегодня чахленькие и слабые, в подметки им не годимся», – говорит Козицын, рост которого 190 см. На прошлогодних фотографиях интерьеры музея выглядят иначе,

чем сейчас. В мае, предупреждает Козицын, все опять поменяется. Гражданскую технику – на втором этаже большая коллекция ретроавтомобилей и мотоциклов – выставят на отдельной открытой площадке. Для этой же экспозиции реставраторы уже готовят машину скорой помощи 1960-х годов, их выпускал Рижский завод. «Я знаю все, что будет появляться в музее. И даже знаю, когда это будет. В голове же все построено давно», – говорит Козицын. Мы подходим к макету музея – пока из 7 га освоена всего половина. Строительство второго здания музея уже началось. Там, по замыслу Козицына, будут выставлены полные парадные расчеты техники, которая участвовала в парадах – перед войной, в ноябре 1941 года и в июне 1945 года.

Меняется и прилегающая территория. Неподалеку появится трасса для картинга, например, и мастерская, где ребята сами смогут собирать карты. Здание театра – он на макете напротив музея – уже строится. Перед ним, как написано в соглашении с губернатором Евгением Куйвашевым (он в музее бывал не раз, и один, и с сыном), к 2018 году должно появиться трамвайное кольцо, трамвай соединит Верхнюю Пышму с Екатеринбургом, откуда многие ездят в область на работу.

«Вот здесь встанет еще дворец технического творчества молодежи – это тоже совместный с губернатором проект. Если человек в детстве хоть одну гайку завернул, уже дураком не вырастет. Рядом будет дворец самбо», – размечает Козицын территорию уже за пределами существующего макета. И добавляет, что макет уже немного устарел – на нем нет будущего планетария. Все это – ближайшая перспектива. Глядя, с какой скоростью УГМК преобразует город, где миллиардер родился и который не покидал, веришь, что так и будет. «Быстро? Надо все при жизни делать. Кто его знает, мы ж не знаем, что нам Господь готовит», – философски замечает Козицын. И добавляет, что после того, как стал изучать военно-техническую историю, жестче ставит людям задачи по срокам: «Люди всю промышленность за три месяца эвакуировали, а мне говорят, что невозможно. У них совесть есть?»

В начале экскурсии, заметив спущенное колесо на полutorке, Козицын сделал знак директору музея. Уходя, заглядываю на первый этаж: накачано.

Ирина ТЕЛИЦИНА

(Forbes □ 04 (145) 2016 год)