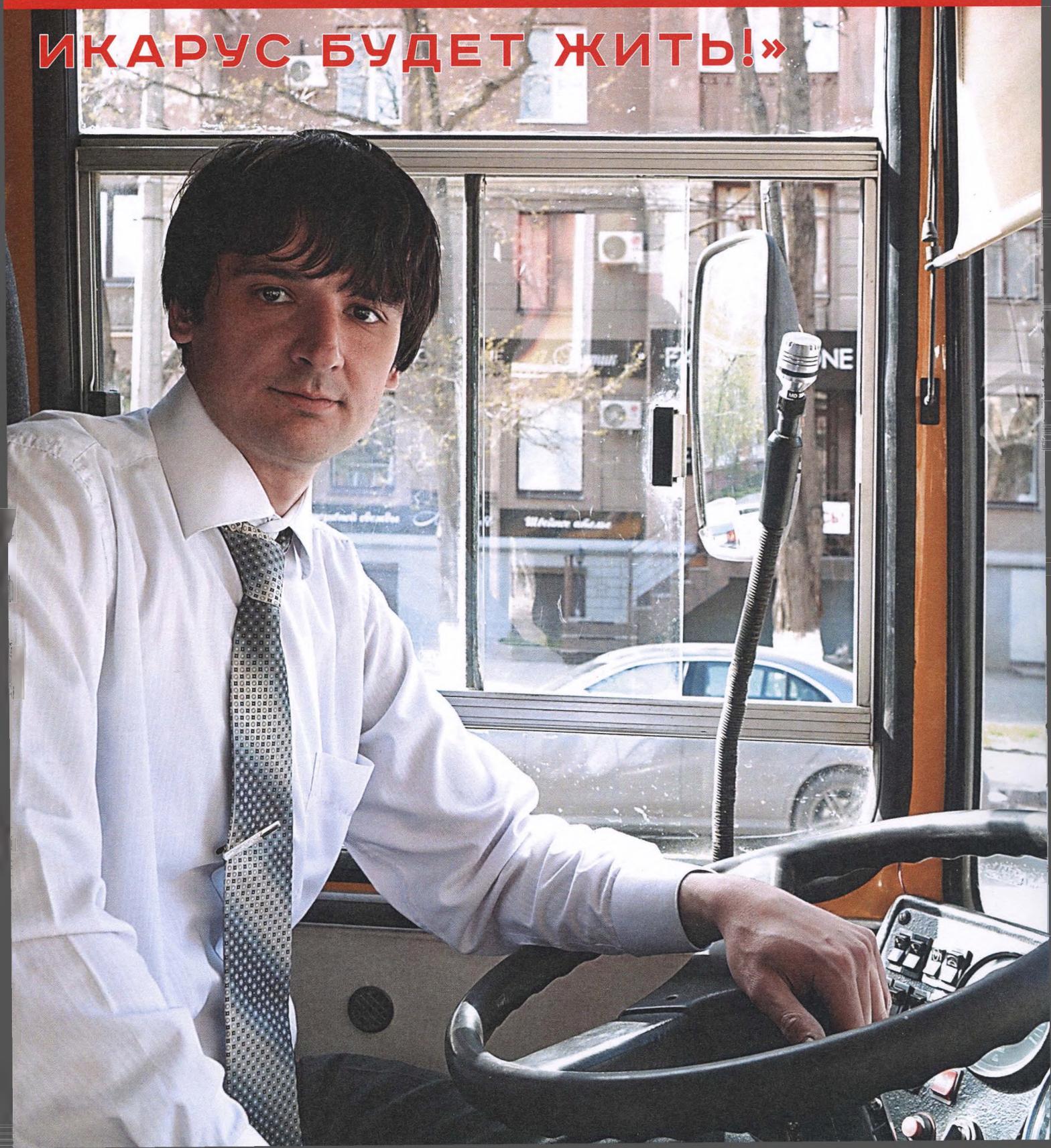


ДМИТРИЙ БЕСКРОВНЫЙ:  
«ПОКА Я ЖИВ, МОЙ

ИКАРУС БУДЕТ ЖИТЬ!»



**Д**митрий Петрович Бескровный родился в 1983 году в Латвийской ССР в городе Приекуле. Глава семьи был военнослужащим. После развала Советского Союза семья переехала к родственникам в Волгоград. Именно с этим городом и связана вся дальнейшая жизнь нашего героя. Дмитрий имеет два высших образования, работает в Школе олимпийского резерва инженером по ремонту компьютерной техники.

— Как автобусы появились в твоей жизни?

— С семи лет, когда я уже жил в Волгограде, я каждый день ездил в школу на автобусах. По маршруту № 4 ходили Икарусы. Ежедневная поездка в школу и обратно занимала порядка сорока минут. Я никогда не сидел в салоне, даже если были свободные места. Всё время поездки я стоял у кабины и с интересом наблюдал за дорогой и действиями шофёра за рулём. Если можно так сказать, впитывал дух Икаруса. Мне было всё это очень интересно, я мечтал стать водителем автобуса. Впоследствии Икарусы с наших улиц исчезли, но в моих воспоминаниях они остались и олицетворяли что-то ушедшее, но очень родное.

— Откуда интерес к истории?

— Я давно интересуюсь историей, в частности, своего города. С коллективом единомышленников мы в течение четырёх месяцев пытались спасти от сноса дебаркадер (плавучую пристань), построенный в 1954 году. Сооружение было очень красивым, с ручной деревянной резьбой. Теперь таких нет. Мы добились своего. Дебаркадер был признан объектом культурного наследия и внесён в Росреестр. Однако вскоре сооружение сгорело...

И вот, после окончания эпопеи с дебаркадером, мне достаточно случайно попадается на сайте объявление о продаже Икаруса в городе Тольятти всего за 60 тысяч. Я позвонил и узнал, что автобус не на ходу, а распродаётся только на запчасти. Но, как выяснилось, у владельца был ещё один Икарус. Тот, второй, был на ходу, и, по уверениям владельца, мог доехать до моего города без проблем. Единственным недостатком машины было то, что автобус с левого борта несколько обгорел, пострадал при пожаре. Горел не он, а стоявшая рядом с ним машина. Я долго думал и решил всё же приобрести повреждённую машину, чтобы сохранить частичку истории города и своей собственной жизни. Это было в 2014 году.

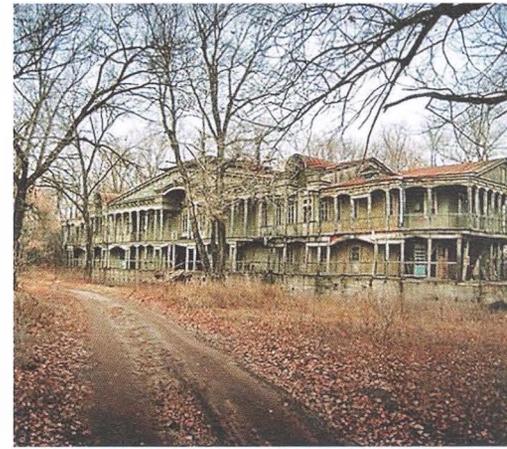
— Как ты получил права для управления автобусом?

— Категорию «D» для управления автобусом я открывал задолго до приобретения автобуса, в течение целого года. Столь длительный срок объясняется чередой событий, постоянно препятствовавших сдаче экзамена. Сначала у автошколы, в которой я учился, отобрали лицензию и по окончании обучения не допустили к экзамену в ГИБДД. Отучился в другой автошколе повторно. Затем то ломался автобус, то заболел инструктор, то случались какие-то технические и организационные неприятности. В конце концов я добрался до сдачи экзамена. И сдал всё с первого раза. Вождение случилось сдавать на ЛАЗе, на котором я никогда за рулём и не сидел, поскольку учился на ПАЗике.

— Расскажи о процессе покупки Икаруса.

— Я приехал в Тольятти для покупки короткого Икаруса 260.50 1991 года выпуска. Договор был подписан. Оплата передана. Поскольку во времени я был весьма ограничен, у меня был расплан действий по дням, и мне хотелось его придерживаться. Но та поездка закончилась ничем. Можно сказать, автобус мне сразу не дался. Отъехав от места стоянки машины километров шесть, автобус стал перегреваться, загорелся «стоп». Я остановился. В этот же момент пропало всё освещение в автобусе. Потом открыли моторный отсек и обнаружили ещё и течь топлива из шланга. Тогда мы с уже прежним хозяином договорились так: через две недели я приезжаю снова, а за это время он разбирается с неисправностями, и я забираю автобус.

Приехав второй раз за автобусом, я обнаружил, что неисправности не устранены. Пришлось заниматься этим самому. Долго искал в Тольятти специалистов. В автосервисе, куда я обратился, мне в помощи отказали. Десять дней провёл я в Тольятти. Случайно встретил человека, работавшего на Икарусе много лет и очень хорошо знавшего устройство машины. Именно с его по-



мощью удалось обнаружить причины неисправностей. Сменили масло. Слили воду, залили антифриз. Натянули ремни пневмо-ролика, но сломался болт натяжения. Нужны сварочные работы. Нашли. Приварили. Затянули. Прокатались. Вроде всё в порядке.

Я говорю автобусу: «Тебя здесь незавидная участь ждёт, порежут и всё, а я хочу тебя сохранить. Давай доедем до дома, я тебя отремонтирую и, пока я жив, и ты будешь жить». Икарус как будто услышал, поверил мне. Неожиданно само по себе в полной мере восстановилось освещение. Я потом всю дорогу с ним разговаривал. И он ответил мне. Ответил тем, что на протяжении всех 900 километров не было ни одной поломки, ни одного препятствия. Ехал примерно четырнадцать часов. По дороге отдыхал конечно, но не спал.

Потом было знакомство с семьёй. Именно так. Я всегда рассматривал Икарус как члена семьи.

Родители тогда не знали даже, что у меня категория открыта, и про автобус не знали, всё это для них было сюрпризом. Я им говорю: «Прошу выйти на крылечко, я вас буду знакомить с новым членом семьи». Так и познакомились. Семья нового члена приняла. Хотя иногда и бывали высказывания, что, мол, ты с двумя высшими, а сидишь за баранкой, гайки крутишь...

— И что же по прибытии?

— Сразу по прибытии в Волгоград встал вопрос о кузовном ремонте. Неоднократно пытавшись найти специалистов, я постепенно пришёл к выводу, что никто лучше меня ремонт моему автобусу не сделает. За три года владения Икарусом я изучил матчасть, освоил кучу профессий, от электрика до маляра. Не залезал только в мотор и в ТНВД. Эти агрегаты надо проверять на стендах.

— Как часто ты эксплуатируешь автобус?

— Скажу сразу: моя цель — не обогащение. Я никогда не ставил задачи извлечь выгоду из моего автобуса. Моя цель — сохранить уникальный образец техники. По мере возможности, восстанавливаю его и хочу





*Задача автобуса — перевозить самый ценный груз, людей. Оттого этот вид транспорта, как никакой другой, связан с человеком. И в этой связи, сохранение исторического наследия автобусной техники приобретает особую значимость.*

*Замечательно, что есть увлечённые люди, интересующиеся историей автотехники! Ведь она, эта техника, неразрывно связана с историей всего человечества.*

*Хочется от всей души пожелать Дмитрию успехов в этом трудном и очень интересном деле — реставрации. А что же автобус? О нём можно не беспокоиться, он в надёжных руках. Уверены, волгоградский Икарус ещё не раз привлечёт внимание и порадует ценителей старинной техники на выставках и парадах.*

довести до того состояния, в каком он был, когда сошёл с конвейера завода. Стараюсь использовать только оригинальные запчасти. Автобус должен жить, а значит — двигаться. Поэтому, если случаются какие-либо заказы, я с удовольствием вожу на своей машине людей. Но ставить его на маршрут я не буду. Хотя мне и не раз предлагали. Эксплуатировать автобус на износ никогда не позволю. Самым дальним заказом была поездка в Волгодонск. Это 350 километров в одну сторону.

**— В каком состоянии сейчас автобус?**

— Автобус в полной мере соответствует всем требованиям безопасности. Проходит технический осмотр. Регулярно перезаряжаются огнетушители. Имеется аптечка.

**— Откуда ты берёшь запасные части для ремонта?**

— Для получения запасных частей использую в основном сетевые ресурсы. Как наши, так и иностранные. Наши всем хорошо известны. Несколько венгерских сайтов также часто просматриваю. Хотя надо сказать, что покупка в Венгрии с учётом пересылки — штука дорогостоящая.

**— Ты занимаешься ремонтом в одиночку?**

— В настоящее время у меня есть круг друзей, которые помогают мне в ремонте и эксплуатации автобуса.

**— Как случилось, что ты стал участником парада в Петербурге?**

— Как-то я просматривал видео из интернета, и нашёл ролики о ежегодных встречах ве-

теранов завода Ikarus в венгерском городе Полгар. Мне, конечно, очень хотелось туда поехать. Но и состояние техники было не идеальным, и проблемы административного характера не позволили принять участие в слёте.

Зато удалось поучаствовать в параде ретро-техники в Санкт-Петербурге. Незадолго до этого мы познакомились с Фёдором Черноусовым. Списались и обсудили детали. В Питер я приехал не один. У нас была команда. За одной из участниц нашей группы, Верой, мы заезжали в Рязань. Также заезжали в Москву за другим участником — Павлом. Вёл машину поочередно со мной мой друг Дмитрий, профессиональный водитель. И был ещё один человек из моего города — Сергей. Выходит, всего нас было пятеро. Все единомышленники, очень приятная компания. С собой взяли кучу запчастей, но к счастью, ничего не пригодилось. В Северной сто-

лице провели одну ночь, и после парада вечером отправились домой в Волгоград.

**— Какие у тебя дальнейшие планы, связанные с автобусом?**

— Оборудование автобуса оригинальными деталями — процесс ещё не окончательный. Многие во время эксплуатации машины на маршрутах было заменено и переделано. Всё это я постепенно возвращаю «на круги своя». В планах продолжение поиска оригинальных запасных частей для моего коротыша. Но не только. В последнее время я стал задумываться, а не скучно ли ему одному? Надо бы подыскать ему пару. Сейчас присматриваю моему автобусу сестричку — «гармоньку», но это уже будет темой следующего разговора 🚌

*Беседовал Денис Шаляпин*

