



в мельчайшую взвесь, готовую взлететь от малейшего дуновения. Например, на свою свадьбу я и невеста ездили в резиновых сапогах, а во дворце бракосочетаний мы переодевались в туфли, а свидетели были босиком, чтобы не оскорбить общий вид торжества на памятных фотографиях. Перед каждым учреждением или магазином, как неотъемлемый элемент самобытной культуры, стоял образец местного дизайна — железный ящик с водой, решеткой для ног и метелками или помазками для мытья сапог.

Безусловно, люди были самой главной и ярчайшей составляющей этих лет. Они были совершенно разными по возрасту, темпераменту, национальностям и образованности, но они никогда не были пресными. Как Запорожская Сечь или казачество постепенно превратились из разношерстного отчаянного сброда в эффективно функционирующие организмы, так и на КАМАЗе, как в гигантском автоклаве, из очень разной публики постепенно сформировался свой особый тип человека, напористого, креативного, с весьма широким для совка кругозором. Я тоже, пройдя путь от рядового архитектора до главного архитектора КАМАЗа, создал в этих диких краях своеобразный очаг творчества, архитектуры и дизайна, который оказал безусловное влияние на профессиональный уровень, и сегодня весьма высокий, не только города, но и республики. Однако рухнул социализм, рухнула идея и великий завод, подобно многим в то время, начал понемногу разваливаться. В то время не могли выжить многие предприятия. Для КАМАЗа подобное было практически нереально, поскольку это был узкоспециализированный завод-гигант, завод-комплекс с городом и всей инфраструктурой, да еще множеством нерешенных проблем. Люди бедствовали, обреченность ощущалась буквально во всем. Молодой процветающий город старел на глазах.

Именно в это время один из руководителей научно-технического центра Семен Якубов задался целью создать спортивную камазовскую команду грузовиков. В то время участие в ралли Париж-Дакар наравне с Мерседесами,

Вольво, Татрой и другими прославленными марками казалось всем не столько нереально, сколько наивно и даже смешно. Первые попытки это подтвердили в полной мере. Наши автомобили тогда просто не смогли дойти до финиша. Но не таков был Якубов. Как истинный пассионарий, талантливый инженер и гениальный организатор, он добился своего и сделал невозможное. Спортивная команда камазовцев стала побеждать прославленные марки. В начале этот факт в средствах массовой информации воспринимался как недоразумение или случайность, но «КАМАЗ-мастер» к тому времени уже стал опытной и дружной командой, а спортивные автомобили, благодаря неустанной модернизации, объективно стали конкурентоспособными. Расчет Семена был правилен и прост: «никому не дано справляться с бездорожьем лучше русских». Это наш крест, но в этом и наша сила. Изнеженный Запад, привыкший к комфорту и не желающий лезть в машину без механика, не может тягаться с нами ни в силе духа, ни в изобретательности и выносливости с нашими людьми, для которых бездорожье и ремонт автомобиля в дорожных условиях — привычное дело. Как только наши парни адаптировались к специфике африканской пустыни, их уже нельзя было удержать.

Сегодня этот всемирно прославленный автомарафон французского разлива является ареной и полигоном для испытания самых выносливых видов мотоциклов, автомобилей и грузовиков,



какие только могут создать люди. Но самое главное, конечно же, это испытание на прочность людей. А уж в этом, естественно, наши парни впереди планеты всей. Пилоты Владимир Чагин и Фирдаус Кабиров — прославленные мастера вождения экстра-класса. Жаль, что почему-то у нас какого-нибудь Шумахера знают лучше, чем своих и родных, хотя их талант ни в чем им не уступает. Во всяком случае, вождение Чагина уже несколько лет неизменно приносило золото нашей команде, и его пилотирование многотонного автомобиля по пустыне со скоростью 160 км/час пока вне какой-либо конкуренции. Факт такого лидерства русских, конечно, оскорбляет национальные чувства устроителей ралли, но они с этим ничего не могут поделать. Каждый год в Европе накануне ралли на пресс-конференциях претендентами произносятся заявления о том, что лидерству русских они положат конец, но каждый раз они приходят третьими или четвертыми в лучшем случае. Первое и второе места, как правило, держат за собой русские. Феноменальность этого факта трудно переоценить. Фактически победы на Дакаре возродили завод, дали людям надежду и мощный положительный импульс и, конечно, заказы, особенно из арабских стран, живущих в условиях пустыни. А видели бы вы, с каким остервенением на финише орут совершенно разные люди, туристы и спортсмены: русские, украинцы и прибалты, когда лидируют камазовцы на фоне нечеловеческих страстей, аварий и борьбы за первое место. Их всех, наследников великой рухнувшей империи в этот момент объединяет русский дух и упоительный глоток причастности к Великой стране.

Поскольку Семен Якубов — умница, веселый, обаятельный человек, а его жена Оля — дизайнер, с которой я вместе работал на КАМАЗе, мы дружны уже давно, и я, как бывший камазовец, патриот и болельщик команды, много лет непременно встречаю их на финише, где бы он ни был.



Дакар действительно мало что из себя представляет с точки зрения древних культур. Благодаря периоду французской колонизации, местами он вполне цивилизован, как обычный европейский город. Но в разрывах городской ткани неожиданно открываются лачуги из мусора, свалки и импровизированные рынки, сплошь заполненные скотом, в основном баранами местной породы, поджарыми и длинноухими, которые, по-видимому, являются главным богатством и валютой у сенегальцев, не считая, конечно, всякой зелени, половина из которой нам неизвестна. Сенегал интересен чисто африканскими достопримечательностями: жирафами, баобабами, носорогами. А люди — сенегальцы — просто очаровательны. Видимо этот чернокожий народ — бывшие охотники саванны, поэтому грация, статность, легкость походки, а также улычивость и кокетливость тамошних женщин просто великолепны. Они так хороши, что невольно чувствуешь свою неполноценность, несмотря на то, что они просты и нецивилизованны. Этих детей природы, как сельдей в бочках, не более полутора веков назад тысячами вывозили из Дакара в Америку работорговцы, с плановой статистикой десятипроцентной смертности за время путешествия из-за жуткой скученности

