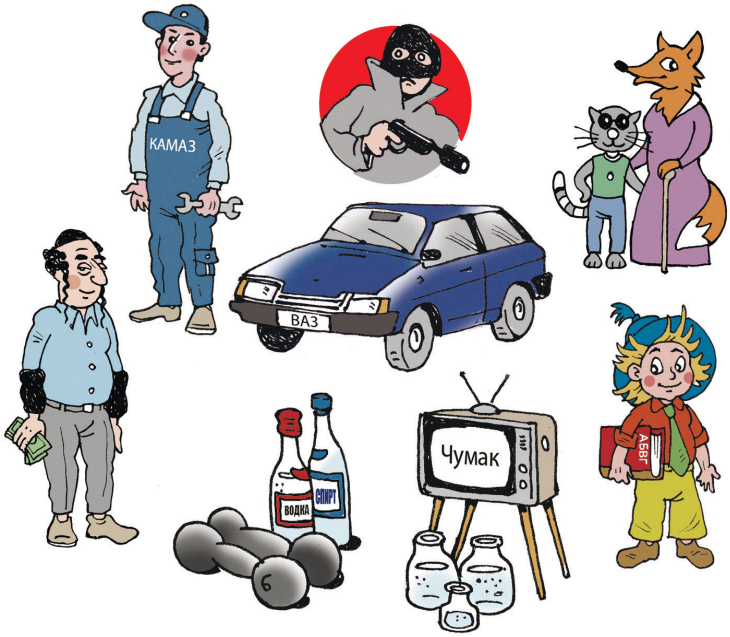
Ильдар Зиннуров

САПСАН,
или прерванный полет
(история автодилера)



КНИГА ВТОРАЯ

“Камаз”
ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Казань 2025

Я Гузель Шайхутдинова, создатель этой книги. Мне 39 лет, у меня двое чудесных детей и какой-никакой жизненный опыт. В душе я поэт и романтик. За плечами большое количество прочитанных книг, но это моя первая литературная проба – о которой я мечтала всю жизнь. Все изложенное в книге записано со слов Зиннурова Ильдара – одного из основателей автобизнеса в Татарстане и Кировской области. Книга написана от его лица – в тексте я называю Ильдара Зиганшевича «автором». В ней то, что я услышала в ходе наших многочисленных бесед.

В серии книг рассказана жизнь и бизнес-история создателя автохолдинга «Таттранском» (торговая марка «Сапсан»). Это путевые заметки на 70-летнем маршруте следования «автора» от сталинских времен и до СВО.

Книга 1. «Начало». 1951 – 1970 гг. Часть I:
Яна бисте, Родители, Школа, Авиационный Техникум, Акробатика, Книги и Фильмы, Рассуждения дилетанта.

Книга 1. «Начало». 1970 – 1974 гг. Часть II:
Армия, Севморпуть, Компрессормаш, Семья, Рассуждения дилетанта.

Книга 2. «Камаз». 1974 – 1993 гг. Часть I:
Челны, Дети, КПСС, Институт, Карьера, «Кодла», Болгария и Кутаиси, Камазовские хохмы, Камаз-люди, Школа бизнеса.

Книга 2. «Камаз». 1974 – 1993 гг. Часть II:
Первый автомобиль, Бандиты и аферисты, Мнение дилетанта, Смутные времена, Спорт и спирт, Евреи, Камаз-люди.

Книга 2. «Камаз». 1974 – 1993 гг. Часть III:
Камаз-люди, Интрижки и романы, Культура и спорт, Пожар, Вожди СССР, Рассуждения дилетанта .

Книга 3. «Автобизнес». 1993 – 2013 гг.
Создание автохолдинга, Расцвет автохолдинга, Гибель автохолдинга, Жизнь после смерти, Рассуждения дилетанта.

Книга 4. «Записки дилетанта».
Рассуждения «автора» на разные темы.

I. ПРЕДИСЛОВИЕ

Прыгай выше, бей сильнее!
Юрий Чесноков.
волейбол, 1964 год.

Самые выгодные инвестиции – взятки чиновникам!
Зубарев В.В. – ТТС, 1993 год.

Глава 1. **ОТКУДА, КУДА, ЗАЧЕМ?**

О чем речь?

Для кого эти три книги, и какую цель преследует «автор», тратя свое время на их написание и время читателей на прочтение, задаю этот вопрос самому себе. Скажу об одной своей черте, я не люблю классику во всех ее проявлениях: классическая музыка, балет, опера, интерьеры, одежда, мебель, посуда и тому подобное. Впрочем, равно мне не по нутру и резкий авангард. Словом, все как в известной «Песенке студента», в которой поется: *«Если не сведут с ума римляне и греки, написавшие тома для библиотеки»*. Тома классиков не для меня. Вот вроде пишу мемуары, но от слова мемуары у меня сводит челюсти и хочется выйти из шаблона. Вообще и мысли что-то писать о своем жизненном пути у меня никогда не было, живу я как бессмертный – полнокровно, смотрю вперед и совершенно не склонен к ворошению прошлого.

Троянская война.

Но некоторое количество людей, с которыми меня сводила жизнь, настойчиво говорят, что будет расточительством не рассказать обо всем произошедшем со мной за периоды постсталинских времен, хрущевской оттепели, брежневского застоя, горбачевской перестройки, ельцинского дикого капитализма и последовавшего олигархического капитализма. Об истории взлетов и падений, богатого опыта строительства бизнеса и причинах его обрушения, опыта отношений практически со всеми зарубежными автопроизводителями и «их нравами». Типа это все равно, как если бы древний Одиссей съездил на Троянскую войну, пробыл там 10 лет и никому ничего не рассказал. И человечество вообще бы не узнало про эту войну, а мы никогда не увидели замечательный фильм «Троя» с участием Брэда Питта.

На современной троянской войне под названием «Автобизнес» я провел 30 лет, от самых бандитских времен и до настоящего времени, которое тоже язык не повернется назвать спокойной гаванью.

Кто-то же должен поведать людям о том, как все было, тем более, что до сих пор никто из автодилеров этого не сделал (по моим сведениям). Рассказ об истории бизнеса безусловно интересен. Примером подобного рода литературы являются широко известные и интересные книги Артура Хейли: «Колеса», «Отель» и «Аэропорт». В каждой из них он показывает изнанку функционирования автозавода, большого отеля и аэропорта. В конце концов, мы проводим две трети жизни на работе (если вычесть сон) и подобные истории должны представлять интерес для тех, у кого имеется склонность не только к переработке еды в отходы пищеварения. Другой вопрос: хватит ли у меня таланта донести свою историю так, чтобы читатель не захлопнул книгу после прочтения первой же главы. Но, *«кто, если не ты»*, решил я и все же взялся за перо, ну в смысле за клавиши...



Троя стала жертвой обмана!

Путь от Сталина до СВО.

В детстве я завидовал Павлику Морозову, Павлу Корчагину, героям Молодой гвардии, Виктору Талалихину, Александру Матросову и другим людям, жившим в интересные исторические периоды. Ну а мне попал унылый брежневский застой, сокрушался я, не подозревая, что пройду через несколько эпох крушения одного мира и становления нового. То есть я стал участником увлекательного путешествия во времени с эпохи правления Сталина и до специальной

военной операции на Украине. А по сути, данное СВО – это не просто войсковая операция по денацификации и демилитаризации «самостийной» Украины. Происходит глобальное переустройство мира, свержение гегемона-грабителя в лице США с мирового Олимпа и создание нового справедливого многополярного мира. И это не менее значимое событие, чем распад СССР. Только то было событием со знаком минус, а происходящее переустройство мирового порядка является событием со знаком плюс.

Все происходившее я видел лично, испытал на собственной шкуре, имею свой критический взгляд. И что? Выкинуть все увиденное в ходе этого увлекательного и поучительного 70-летнего путешествия на помойку: не зафиксировать все, что произошло, не сохранить дух прожитых времен и суть происходившего для современников и потомков? Даже не попытаться это сделать? Так самонадеянно подумал я и решил расширить тему с автобизнеса до всей свой жизни. В качестве примера я взял опыт талантливой автобиографической книги «Похороните меня за плинтусом» Павла Санаева (пасынок Ролана Быкова), никак не похожей на обычные мемуары – хотя эта книга, по сути, мемуарами и является. А также, простите за нескромность, я ориентировался на опыт Ильфа и Петрова, написавших бессюжетную книгу «Одноэтажная Америка», только там путешествие авторов проходило в пространстве (от одного океана до другого), мое же путешествие длиной в 70 лет протекает во времени. Ученые пока не придумали, как сканировать, записать на жесткий диск и сохранить все ценное, что накопила человеческая личность за годы своего существования. Вот я и делаю попытку сделать это и изложить в своей книге все то, что кажется стоящим внимания возможных читателей.

Выйду на пенсию, начну вторую книгу.

В анекдоте «*Один друг говорит другому: "Вот выйду на пенсию, начну вторую книгу". Друг спрашивает: "Писать?" "Нет", – отвечает первый, – читать"*». Ну вот, а я взялся за целую трилогию, и не читать, а писать (прочитал-то вроде уже достаточно). Вышеприведенный анекдот мне рассказал челнинский друг Павел Евдокимов, когда я поведал ему бредовую графоманскую идею насчет своей писанины. Ну сами посудите, жил человек как человек: играл в волейбол, ездил вместе по разным «турциям» и «эмиратам», не проносил дринки мимо рта, имел что сказать по любому поводу (и без повода). И вдруг – он, видите ли, пишет книгу. Ха-ха-ха, смешно, ну-ну, ври дальше – я бы и сам так отнесся, возьмись Паша ни с того ни с сего за бумагомарательство. Поэтому намек и ирония Паши мне понятны, он

и сам виноват в том, что я взялся за «перо». А кто познакомил меня с книгами Веллера? Тут надо отметить, что в апреле 2024 года Веллер получил статус иноагента (при последующих упоминаниях его статус будет обозначен следующим образом: *). Кто перечитал все, что написали Стругацкие и постоянно их, и не только их, цитирует? Кто, в конце концов, может ночь напролет и на память петь со мной на пару песни Высоцкого? Паша и только Паша!

Правду и только правду.

При написании этих путевых (или, кто знает, может и непутевых) записок я долго думал, как быть? Дело в том, что истории все реальные и люди реальные, а порой они (да и «автор» тоже) выставляются в не очень благовидном свете. А может сделать Маресьева Мересьевым, как в «Повести о настоящем человеке» о потерявшем ноги летчике, чтобы избежать обид-претензий. В итоге я решил: нет, если взялся за фотографию эпохи – незачем мимикрировать и искажать. Да, никто не идеален, но как говорится: *«Чего на зеркало пенять, коли рожа крива»*. И я решил, что все имена и описываемые события реальны, все совпадения не случайны, ну а «зеркало» – зеркало в моем лице тоже не идеально и что-то может отразить субъективно...

Глава 2. **«ПРЕРВАННЫЙ ПОЛЕТ»**

Прерванный полет.

Разделил я свою историю на три книги под общим названием «Сапсан, или прерванный полет» – название книги точно отражает ее содержание. Кто читал книгу Марины Влади «Владимир, или прерванный полет», поймут мою нескромную аллюзию. В отличие от Высоцкого, я жив, но моя компания «Сапсан» увы нет, она канула в Лету (река в царстве мертвых у древних греков). Хотя «Сапсан» вполне мог бы цвести и пахнуть, и продолжать свое развитие, не будь в нашем мире нечестной конкурентной борьбы, взяток и коммерческого подкупа. То же при наличии у чиновников татарстанского и федерального разлива интереса к защите готового, созданного с нуля и успешно функционирующего отечественного бизнеса. В моем случае речь идет об автохолдинге «Таттранском» (торговая марка «Сапсан»). Далее для простоты – Таттранском (ТТК) и «Сапсан». Защите не только от недобросовестной конкуренции – главным образом защите от западных компаний, пришедших на российский рынок с рабовладельческими контрактами, которых нет нигде в мире.

Мне довелось побывать у американских, японских и немецких автодилеров. Попробуй автопроизводитель у них расторгнуть дилерский контракт «*без объяснения причин*» – дилеры затаскают этот автоконцерн по судам и со спущенными штанами отправят *«в Африку гулять»*. Да еще и ославят на весь мир!

Немного истории.

В Токио и Флориде работают автодилеры со столетней историей, эти автоцентры созданы дедами нынешних владельцев и находятся в том же состоянии, в каком они были открыты сто лет назад. И никакой автоконцерн «Форд» или «Тойота» даже пикнуть не посмеют насчет того, что неплохо бы снести это старье и построить такие автодворцы, которые они требовали с российских дилеров. Да ладно бы только требовали, в каждом дилерском контракте у всех без исключения автоконцернов есть пункт о наличии у них права расторгнуть контракт в любое время и без объяснения причин. При этом зарубежному автоконцерну наплевать на те кредиты, которые российский бизнесмен взял на создание специализированных под данный бренд дворцов-автоцентров и которые теперь нечем будет отдавать. Надо понимать, что при расторжении дилерского соглашения бизнес автодилера будет убит. Это также, как дерево не может жить без корней. Забугорным автоконцернам плевать на оставшихся без работы сотрудников загубленных ими дилерских предприятий, у которых ипотеки, потребительские кредиты, семьи. Страдают не только сотрудники дилерских предприятий, несут убыток не дождавшиеся возврата выданных автодилеру огромных кредитов российские банки, бюджет России теряет налоговые поступления. Страдают и города, в которых на лобных местах образовываются заброшенные здания автоцентров.

Звериный оскал.

После начала СВО звериный оскал зарубежного бизнеса по отношению к российскому предпринимательству стал виден всем. Но с моим «Сапсаном» произошло один в один то же самое, только на 15 лет раньше. И произошло не из-за СВО, а по причине организованного конкурентом на рынке, компанией «ТрансТехСервис» (конкретно ее владельцем Вячеславом Зубаревым), широкомасштабного подкупа чиновников автоконцернов, руководящих их дистрибьюторскими подразделениями в России. Схема такая: чиновник автоконцерна «Форд» (Марк Оувенден) или «Шкода» (Петр Янеба) кладет в карман взятку от жуликоватого российского предпринимателя

(автодилера), расчищающего себе рынок противозаконными методами. После чего этот чиновник пишет конкуренту предпринимателя-прохвоста письмо о расторжении дилерского контракта. И в качестве обоснования этого противозаконного, по сути, действия указывает: *«Без объяснения причин»*. А потом через год-два этот чиновник зарубежной компании, по совместительству взяткополучатель и разрушитель российского бизнеса, спокойно уезжает к себе домой в какую-нибудь Англию или там Прагу. В случае с «Сапсаном» именно так все и обстояло. Представители автоконцернов не обосновывали причин расторжения дилерских соглашений: контракты разрывались в одностороннем порядке с вышеуказанной стандартной формулировкой.

Левшу никто не слушал.

С письмами и личными обращениями о ненормальности такого положения дел я долгое время настойчиво стучался во все федеральные двери: Федеральная антимонопольная служба, Минпромторг, Минэкономразвития, Госдума, Совет федерации и другие инстанции. Повлиять на происходящее я просил и татарстанские власти: президента и премьер-министра. Их авторитет на федеральном уровне, скорее всего, позволил бы добиться изменения кабального положения российских автодилеров. Но помощи и вмешательства в данную дикую ситуацию мне не удалось получить нигде. Подчеркну, речь идет о защите отечественного бизнеса, созданного с нуля, а не отжатого у государства или конкурентов. После начала СВО хищное мурло и бесчестность западных государств, а также их компаний, стала очевидной всем – маски сброшены. Но я-то об этом трубил во все трубы еще 15 лет назад (в 2009 году), однако никому в российском государстве до этой проблемы не было дела.



Мои хождения по российским инстанциям по поводу кабальных контрактов автоконцернов с российски-

ми дилерами напоминают байку про оружейника Левшу. Помните, он стучался во все чиновничьи двери царского госаппарата и пытался предостеречь: *«Англичане кирпичом дула ружей от нагара не чистят»* (рассказ Николая Лескова «Левша»). От абразивного воздействия кирпичной крошкой диаметр дула увеличивается, соответственно дальность стрельбы и кучность боя падает. Однако никто Левшу не слушал, а Крымскую войну 1853-56 гг. Россия англичанам потом проиграла...

Все происходит в бане.

Описываемые мною события охватывают не только автобизнес, но и все, что ему предшествовало. А также и прочие события из жизни «автора». Само собой, я не претендую, что мои наблюдения и выводы являются единственно верными, у кого-то может быть и иное мнение. Друг Паша мне сказал: "Пиши так, как будто ты все это рассказываешь в бане друзьям под пивко". На самом деле, в бане мы же не стесняемся в оценках и рассказах, говорим все как есть и как мы думаем на самом деле, без политеса и без оглядки на возможные последствия. А если и привираем, то чуть-чуть. Этим советом я и воспользовался. Неожиданно для «автора» объем путевых заметок оказался намного больше, чем ожидалось, и пришлось разделить накопленный материал на три книги: «Начало», «КамАЗ» и «Автобизнес».



В бане генералов нет.

Глава 3. **ТРИЛОГИЯ**

Книга 1. «Начало»

Человек в рубашке.

Первая книга начинается с появления на свет человечка в «рубашке» (в прямом смысле) в 1951 году и охватывает 23-летний пери-

од его жизни, вплоть до 1974 года. Насчет моего рождения в рубашке, это полная правда (знаю от мамы). Кстати, я выяснил смысл фразы *«Родился в рубашке – значит, будет тебе счастье»*. Оказывается, рубашка – это плодный пузырь, который должен разрываться до родов, а если ребенок родился в нем, то должен задохнуться и умереть. А коли он не умер, то – везунчик, и будет ему удача. А если учесть, что родился я в понедельник, да еще и 13-го числа, то счастье и удача должны бить через край. В книгу вошли отношения «автора» с Иваном Грозным, в результате которых он родился в Ново-Татарской слободе города Казани. Затем – босоногое детство, книжное счастье, спорт, школа и техникум. Потом – армия, работа на ледоколе в Тикси, создание семьи и учеба в институте, который «автор» закончил заочно, с отличием и экстерном (прямо как Ленин). Далее – работа на Казанском компрессорном заводе. Все заканчивается переездом в Набережные Челны, где в жизни «автора» начинается камазовский этап.

Новоявленный философ.

Кроме того, «автор» возомнил себя философом, политологом, экономическим экспертом и осмелился высказать некоторые свои соображения по разным сферам российской действительности, таким как культура, спорт, промышленность, политика. А также данный дилетант (это я про себя) дал свою краткую оценку «вождям», которые рулили страной в «отчетный период». В общем, получились очередные рассуждения «футбольного болельщика на тему футбола» – с выводами и поучениями. Что-то типа «а-ля Солженицын», который в 1990 году написал труд «Как нам обустроить Россию?» Этому посвящены несколько разделов первой книги. Первую книгу я разделил на две части – период до армии и после, каждая Часть издается отдельно. При этом свои «рассуждения» я поделил между этими частями: разделы, посвященные культуре, включил в первую часть, а политэкономические во вторую.

Книга 2. «КамАЗ»

Восьмое чудо света.

Вторая книга охватывает 19-летний период моей работы на КамАЗе (далее Камаз), а именно 1974-93 гг. Но освещает она не только заводские дела, а все, что было примечательного с «автором» и страной в этот период. Невозможно вычленить какой-то период жизни и изолировать его от всего остального, поэтому события не строго хронологичны. Изложенные в книгах истории перекликаются с дру-

гими событиями, строго говоря, относящимися к временным периодам других частей трилогии. В то же время я старался излагать свои путевые заметки так, чтобы каждая книга была автономной и представляла интерес в отрыве от остальных. Во второй книге «автор» излагает, как строились и развивались Камаз и Челны применительно к его жизни. Но это не мемуары, а именно путевые заметки – рассказики и наблюдения, в том числе критические и сатирические, и даже с картинками. Надеюсь, что читателям это будет интересно.

Все пропало.

Все, что я считаю представляющим ценность и храню в своей памяти – из прочитанного, увиденного в фильмах или из общения с людьми, так или иначе отражено в книге. Отражено со ссылками. Можно сказать, что я отсканировал свой «чердак» и передаю читателям его содержимое, и уже им предстоит оценить качество того, что в нем находилось. Заканчивается вторая книга полным крахом всего: Завод двигателей Камаза сгорел, с женой я расстался, а СССР почил в бозе. В общем, все происходит, как в фильме «Бриллиантовая рука»: *«Все пропало, гипс снимают, клиент уезжает!»* «Автор» в 42 года все начинает с нуля. Вторую книгу, я тоже разделил – на три самостоятельные части, в надежде, что читателям так будет удобнее.

Книга 3. «Автобизнес»

Передовой «Сапсан».

Третья книга описывает период с первых дней образования автохолдинга «Сапсан» в 1993 году и по настоящее время. Со всеми перипетиями становления отечественного автобизнеса и создания новой капиталистической страны на обломках СССР, а также и сопутствующими событиями в жизни «автора». С изложением того, как на протяжении 15 лет строилась и становилась на ноги моя автомобильная империя из 20 современных автоцентров по продаже и обслуживанию отечественных и зарубежных легковых автомобилей. Холдинг «Сапсан» был одним из первых в России, как по дате создания, так и по уровню создаваемых автоцентров – в Челнах, Казани, Кирове, Альметьевске и Нижнекамске. На европейском уровне было выстроено отношение персонала автоцентров к своей работе и к клиентам, линейка брендов охватывала широкую гамму зарубежных и отечественных марок автомобилей.

Неприглядные делишки.

Читатели из первых рук также узнают, как передовой во всех отношениях и успешный автохолдинг «Сапсан» был разрушен в течение короткого времени владельцем конкурирующей компании «ТрансТехСервис» (далее Транстехсервис или ТТС) Вячеславом Зубаревым. Чтобы избежать судебных споров по защите чести и достоинства, которых по всей видимости у Зубарева нет, приходится применить английское словосочетание хайли-лайкли (весьма вероятно). Сделано это было, по моему мнению, путем коммерческого подкупа чиновников автоконцернов, если точнее их дочерних дистрибьюторских предприятий в России. Понятно, что взятки не даются при свидетелях и под свет юпитеров, взяткодатель и взяткополучатель не делают совместное фото и не дают коммюнике после завершения процедуры перехода денежных знаков из одних рук в другие. Но у меня достаточно других свидетельств данных черных дел, которые и будут изложены в третьей книге.

Это примерно, как в истории с подрывом пиндосами наших «Северных потоков». Ну да, за руку они не пойманы, но, как говорится: *«факт остается фактом»*. В то же время у меня куда больше оснований-доводов для предъявления обвинения Зубареву, чем у американского журналиста Сеймура Херша, обвинившего США в подрыве «Северных потоков». Надеюсь, Зубарева ждет суд божий, коли голос совести у него молчит. Так же, как и Байдена...



Лучшая инвестиция.

Гелиоцентрическая теория.

Автором гелиоцентрической теории (Земля вращается вокруг Солнца) является древнегреческий астроном Аристарх Самосский, он предложил ее миру аж в III веке до нашей эры!!! А Галилео Га-

лилей выступил со своей аналогичной теорией только в XVII веке. Но речь не об этом, эта теория до сих пор является теорией, потому что прямых доказательств ее достоверности нет (только косвенные). Расстояние от Земли до Луны также никто рулеткой не измерил. Однако никому, кроме музыканта Юрия Лозы, не приходит в голову поставить под сомнение тот факт, что Земля является шаром. То же касается доказательства теории Дарвина. Это все к теме «черной» роли Вячеслава Зубарева в обрушении компании «Сапсан». Хоть и нет прямых улик совершения данного злодеяния, имеется достаточное количество косвенных доказательств – не меньших, чем у Гелиоцентрической теории.

Михаил Веллер* в одной из своих книг написал: *«Если за все хорошее, что Иисус сделал для людей, они его распяли – то скажи, парень, почему на лучшее должен рассчитывать ты?»* Конечно же, я не Иисус. Однако нет сомнений: что выстраивая соответствующий мировому уровню автобизнес, создавая рабочие места, открывая людям доступ к лучшим маркам автомобилей и их сервису – я делал хорошее дело и нес добро. Те же, кто уничтожил «Сапсан», поступили очень плохо и должны гореть в аду – говорю об этом как убежденный атеист. Со мной и моим холдингом «Сапсан» бывший друг и компаньон Зубарев, а также его коррумпированные подельники из дистрибьютерских подразделений зарубежных автоконцернов, поступили именно согласно этому высказыванию Веллера*.



Все, что написано в трилогии, отражает только личную точку зрения «автора», основанную на его сведениях, наблюдениях и анализе. «Автор» не претендует на истину в последней степени и не навязывает свое мнение никому.

II. АВТОМОБИЛИ И НЕ ТОЛЬКО

Произошел необъяснимый катаклизм,
Я шел домой по тихой улице своей.
А мне навстречу пер капитализм,
Звериный лик свой скрыв под маркой жигулей!

. . . . . .

Он мне не друг и не родственник.
Он мне – заклятый враг.
Очкастый частный собственник,
В зеленых, серых, белых жигулях!

Высоцкий В.С.

Глава 4. **КРУГООБОРОТ КОСТЮМОВ**

Продолжение лав-стори.

«Автор» продолжает рассказ о камазовском периоде своей жизни. Надеюсь, что предоставленная после ознакомления с предыдущей частью второй книги «Сапсан, или прерванный полет» (история автодилера) передышка позволит читателям обрести второе дыхание и продолжить наше совместное путешествие во времени с новыми силами. «Автор» просит извинения за дублирование раздела I, с которого начинаются все его книги, но без него последующие путевые заметки становятся не вполне понятными. Кроме того, возможно, кто-то из читателей присоединится к этому «путешествию» только с данной части книги. Итак, все происходит в советское время и в городе Набережные Челны, поехали...

Человек-конденсатор.

Невероятно, но факт: до сорока лет на мне не было импортной одежды и обуви. Это за исключением купленных во Львове в 1982 году джинсов «Ли» (за 100 рублей). Долгое время я не мог понять, почему меня везде бьет током? Оказалось – виной тому резиновая обувь и синтетическая одежда. Это явление началось не сразу. Было время, когда я ходил на работу в нейлоновых рубашках (синтетика 100%) и не кашлял. У меня этих рубашек было две: обе однотонные – голубая и розовая. Гладить их не надо, всегда выглядят прекрасно. Обувь же вся, в советский период моей жизни, была на «резиновом ходу». А в настоящее время наличие даже 5% синтетики делают для меня любой элемент одежды неприемлемым: я электризуюсь, и меня бьет током со страшной силой. Ну, или я кого-то бью! Скорее всего, это приобре-

тенное свойство – 19 лет, проведенных в железобетонном здании завода, дали свои плоды. Сами посудите: бесчисленное количество механизмов почти круглые сутки режет металлом металл при обильном поливе смазочно-охлаждающими жидкостями (СОЖ – вреднющая химия). Кругом электрические поля от работающих электродвигателей. На каждой операции автоматической линии их около десяти, а количество металлорежущих операций на каждой линии – многие десятки!

Весь завод состоит из металла: колонны, кровля, полы, станки, подвесные толкающие конвейера, рольганги для передачи деталей с операции на операцию, сами детали, приспособления и инструменты. А под заводским полом расположен еще один этаж (минус 1) – подземное царство, в котором размещены огромные баки для СОЖ. В общем, условия противоестественные для человека, миллион лет проживавшего в натуральной природе. Остается удивляться тому, что ткани тел заводчан не распадаются в этих нечеловеческих условиях. Видимо, организм человека в ходе эволюции выработал невиданную стойкость ко всему. Но вот ходячим конденсатором за годы работы на Заводе двигателей Камаза я стал. Сейчас мое спасение – полное отсутствие химии (синтетики) на теле!

Круговорот костюмов в природе.

В школе мы проходили круговорот воды в природе: вода находится в морях-океанах, затем испаряется, а потом выпадает в виде дождя. Это общеизвестно. Но не каждый слышал о круговороте костюмов в природе, в школе этого не проходят. Далее, как говорится: а вы спросите у меня, а я вам расскажу. Так вот, в период работы на Заводе двигателей у меня на постоянной основе было три костюма, начнем рассказ с этого. Эти костюмы делали карьеру, но не снизу вверх, как это обычно бывает при карьерном росте. Нет, они делали антикарьеру – то есть сверху вниз. Костюмы у меня были следующие: парадный (для выхода в люди), повседневный (ношение вне работы) и рабочий (для завода). Внешне они были, в принципе, одинаковые и отличались только новизной. Естественно, на фасон костюмов влияли и веяния постоянно меняющейся моды: однобортный и двубортный, с одним рядом пуговиц и двумя, широкие и узкие лацканы, с одним или двумя шлицами, однотонные или в легкую полоску и др.

Тяжелая судьба заводского костюма.

Заводской костюм выдерживал где-то год, после чего его ткань расползалась и рвалась, как бумага. Это в отличие от кожи и внутрен-

них органов хозяина, что удивительно. После года службы заводской костюм отправляется в отставку, а его место занимает повседневный. Парадный костюм, соответственно, получает поражение в правах и идет на уровень ниже – на повседневку. После этого покупается новый парадный костюм, и целостность системы костюмов восстанавливается. Истлевший заводской костюм идет на ветошь, с горечью вспоминая свои молодые годы. А ведь было время, когда этот костюм был молод и ходил на концерты, в рестораны, в гости, встречал в приятной компании Новый год, вышагивал на праздничных демонстрациях 1 мая и 7 ноября. Да чего там, этот ставший ветошью костюм в былые времена даже ходил на партхозактивы.

Что такое партхозактив сейчас, наверное, мало кто знает. А в те далекие советские времена это было что-то типа съезда КПСС в Колонном зале Дома Союзов, только в меньших масштабах. Люди, приглашенные на эти проводимые в залах Домов культуры мероприятия, являлись на них при полном параде. Все были в надраенной обуви и с начищенными зубами, с орденами и медалями, ну как минимум с каким-нибудь значком передовика производства. На входе их проверяли по списку и на соответствие дресс-коду вежливые люди в красных повязках. Был фуршет, на улице играл духовой оркестр. При встрече участники мероприятия снимали цилиндры и раскланивались, покачивая фалдами. Насчет цилиндров и фраков – понятно, это я перебрал, но в целом картина была примерно такой...

Печальная судьба костюмов.

Наступает время, и по непонятной причине свой парадный двубортный костюм хозяин начинает надевать каждый день – к примеру, когда идет в кино или выходит погулять. Это вместо того, чтобы щеголять в нем на парадных мероприятиях. Хотя этот костюм как новенький, выводили его за первый после покупки год на люди от силы раз десять. А вместо него хозяин заводит на выход какой-то новый костюмчик – ну ни рожи, ни кожи. Да и фасон-то у него однобортный – стыдоба, да и только. Но с переходом на повседневку еще можно смириться, даже плюсы имеются. Чего хорошего быть парадным костюмом и без толку висеть в шифоньере, будучи посыпанным нафталином (от моли). А тут с хозяином ежедневный контакт, все время на виду – есть определенные преимущества. Но и это счастье длится недолго. Еще через год хозяин начинает носить свой бывший парадный костюм уже на работу, забыв обо всех его заслугах. Вот это совсем невыносимо: грязь, запахи, масляные пятна, вокруг какие-то неприятные люди в спецовках. Да и сам этот некогда парадный ко-

стюм по факту тоже становится чем-то наподобие спецовки. У него начинает отрываться подкладка, отлетают пуговицы, он местами поблескивает от впитавшихся распыленных в воздухе масляных аэрозолей. И, наконец, у него вдруг отрывается карман. Затем финиш – им моют полы, он стал ветошью...

Параллельно с костюмами проживали аналогичную жизнь рубашки и галстуки, товарищи костюмов по несчастью. Без малого 19 лет своей жизни я прожил в мундирах под названием костюм: сначала – в роли инженера, а затем – одного из камазовских чиновников. Каждое утро я натягивал на себя рубашку и завязывал на шее непонятное, бесполезное и неудобное изобретение человечества под названием галстук!



Кругооборот костюмов.

Машина по утилизации костюмов.

Таким вот образом мною было переработано на ветошь около 20 костюмов. И если бы они подали на хозяина, то бишь на меня, коллективное заявление в суд – исход мог бы быть печальным. После

заслушивания их показаний советский суд, *«самый гуманный суд в мире»*, вероятно, приговорил бы меня к высшей мере. Без права обжалования приговора. Напомню, что такую лестную характеристику советскому правосудию дал Георгий Вицин (по роли – «Трус») в фильме «Кавказская пленница». Скорее всего, меня бы расстреляли через повешение прямо в зале суда, ну или самого отправили на ветошь. Прежде чем писать эту грустную историю про костюмы, я колебался: надо ли отвлекать внимание читателей на подобную грустную ерунду. В жизни и без того много печали. Да и сама тема стоит ли того, чтобы ради нее валили лес, изготавливали бумагу, тратили типографскую краску и т.д. Потом вспомнил: что-то подобное я уже где-то читал или видел. Стоп-стоп, да это же история про матрасы из книги «12 стульев» – там Ильф и Петров им уделили целую главу. Вот фрагменты:

«Граждане! Уважайте пружинный матрац в голубых цветочках! Это – семейный очаг, альфа и омега меблировки, общее и целое домашнего уюта, любовная база, отец примуса! Как сладко спать под демократический звон его пружин! Какие чудесные сны видит человек, засыпающий на его голубой дерюге! Каким уважением пользуется каждый матрацевладелец!»... «Матрац ломает жизнь человеческую. В его обивке и пружинах таится какая-то сила. На призывный звон его пружин стекаются люди и вещи. Приходит финагент и девушки. Они хотят дружить с матрацевладельцами. Финагент делает это в целях фискальных, а девушки – бескорыстно, повинуясь законам природы. Финагент, собравши налог, с радостным гудом улетает в свой участковый улей. А отхлынувших девушек заменяет жена и примус».

Чем я хуже Ильфа и Петрова?!

В результате вышеуказанных размышлений я пришел к выводу: если Ильфу и Петрову можно писать выдуманные истории про матрасы, почему бы и мне не изложить вышеуказанную реальную историю? Все в этом мире рано или поздно заканчивается. Закончилась и для меня эпоха костюмов-рубашек-галстуков – одновременно с увольнением с Камаза. Взамен пришли джинсы и кардиганы, джемперы и футболки, удобная спортивная обувь. А последние два моих костюма не дожили до стадии ветоши и безвестно сгинули в пучине времени. Мой личный дресс-код сделал виток и через 19 лет возвратился в исходное состояние. В 1974 году я пришел на Камаз в брюках клеш и джемпере-лапше, и вернулся к их современным аналогам в 1993 году. Свобода!

Глава 5. **«ШЕСТЕРКА», «СЕМЕРКА», «ВОСЬМЕРКА»**

Армяне правят балом.

О личном автомобиле в советское время особо не думалось. Денег на него, разумеется, не было, кредитных программ никто еще не придумал, да и самих автомобилей в продаже тоже не было. Но наступила эпоха бартера, и какой-то воронежский армянин заключил с Заводом двигателей Камаза сделку на поставку партии автомобилей ВАЗ в обмен на двигатели. Директор завода поделил часть получаемых по бартеру автомобилей как надо, и в начале декабря 1991 года группа заводских начальников поехала в Воронеж за машинами (20 человек). Мы прибыли на место и каким-то образом заселились в женское общежитие! Оказалось, что у одного коллеги из нашей команды в этой общаге имелся блат. Расположились мы в буфете и двух комнатах на первом этаже – получилось что-то вроде трех казарм. При этом был оговорен строгий запрет на посещение нами второго и последующих этажей, где проживали девушки. Заведующая общежитием была против нарушения норм социалистической морали!

Я уже пояснял, что жили мы все на зарплату, на машины назанимали денег кто где мог – поэтому в Воронеже экономили на всем. На наше несчастье, армянин сломал ногу, машины из Тольятти в воронежский спецавтоцентр Автоваза еще не поступили, и дело затянулось. Каждый день шла противоречивая информация: машины уже пришли и их разгружают, машин всем не хватит, пришел только задний привод, пришел только передний привод. А еще временами проходила информация о самом армянине: армянин вышел из больницы, армянин умер в больнице, армянин кинул Камаз и скрылся с деньгами и тому подобное. В общем, все пребывали в нервозном состоянии. Старшим в группе был зам.директора Завода двигателей Леонид Горохов, от него зависели важные вещи: кто из нас получит те или иные модели автомобилей и каких цветов. Соответственно, вокруг Горохова кружился хоровод, все стараясь заручиться его благосклонностью. Почти для всех нас, заводских начальников высокого уровня возрастом 35-40 лет, это была первая машина в жизни. И в такой вот волнительной ситуации незаметно подошел новый 1992 год.

«Чтение документации» в Воронеже.

Я уехал в Казань и там провел короткие новогодние праздники – тогда не гуляли по 10 дней кряду. После чего вернулся в Воронеж. Надо отметить, что в отличие от остальной группы наших

начальников, я жил в гостинице. В общежитии один из наших попался на запрещенном к доступу втором этаже, где жили девушки. Его побили свои же, потому что возникла реальная угроза всеобщего выселения. В итоге выселили только прелюбодея, но правила жития в общаге ужесточились. По приезде из Челнов я позвонил на вахту общежития – мобильных телефонов в ту пору еще не было. Вахтер с подозрением долго выспрашивала: кого позвать, по какому вопросу и тому подобное. К аппарату позвали моего приятеля Ильдара Файзрахманова, начальника заводской строительной фирмы, и у нас произошел странный разговор. Говорю: Ильдар, привет, ко скольким можно подъехать, у меня на руках 3 бутылки водки. Он сдавленным голосом уточняет: так у вас документация в трех экземплярах? Я ему: какая документация, водка у меня, водка. Ильдар объясняет, что наш разговор происходит на вахте, и он не может мне сто раз повторять одно и то же, но ознакомиться с документацией готов. Ильдар также сообщил: чтобы не тревожить лишний раз вахтера, «документацию» надо будет передать через окно. Я наконец-то все понял.

Однако была еще одна проблема: нужно было выманить с терри-



«Чтение» на троих.

тории буфета, в котором квартировал Ильдар, лишних лиц. Эту задачу блестяще исполнил проживавший в буфетной стойке начальник техотдела Олег Лукьяничев. Олег позвал ребят покурить, после чего Файзрахманов запер комнату изнутри. Улучив момент, я и Олег влезли в буфет через окно – вместе с «документацией». Два экземпляра «документов» мы решили «рассмотреть» сами, а третий отдали в виде отступного несчастным товарищам, которые жалобно и просительно смотрели в наше окно с улицы. Коллеги поняли, что оплошали. Однако, получив выделенную нами компенсацию морального ущерба, они быстро отправились ее «читать» в другую комнату. Как уж они ее «рассматривали» группой в 15 человек, ума не приложу. В общем, жизнь будущих автовладельцев в женской общаге протекала «по законам джунглей»...

«Шестерка», «семерка», «восьмерка».

Олег Лукьяничев в ходе рассмотрения «документации» рассказал, что эти будущие автовладельцы его достали. К примеру, лежит он себе в буфетной стойке (Олег сумел «прихватизировать» это местечко), а за ее пределами с утра до вечера гадания: «шестерка», «семерка», «восьмерка». И так каждый день. Понятно, что речь шла о моделях автомобилей: заднеприводных ВАЗ 2106 и ВАЗ 2107, и переднеприводном ВАЗ 2108 (в народе – «зубило»). А многоопытный Файзрахманов Ильдар объяснил нам, новообращенным, что такое автомобиль. Дело в том, что он покупал уже вторую машину в своей автокарьере. Автомобиль, многозначительно говорил он: это как седьмая степень свободы – свобода перемещений во времени. Смысл такой: человек с машиной проживает за одно и то же время в два раза большее количество событий, чем пешеход. И происходит это благодаря мобильности автовладельца. В итоге армянин не подвел, и машины мы получили. После чего зимой на летней резине (!) поехали из Воронежа в Челны. В путь мы отправились двумя колоннами.

Страшный сон и холодный пот.

У меня прав не было, и я привез с собой помощника в лице заместителя начальника цеха ремонта инструмента Хасаншина Раиса (своего подчиненного). Он и сел за руль моего автомобиля во время перегона. Удивительно, но все доехали без происшествий. Вот таким образом в сорокалетнем возрасте у меня и появился первый в жизни автомобиль. Это был темно-синий ВАЗ 2108 с коротким крылом и двигателем 1300 кубиков. Красивее автомобиля, чем это «зуби-

ло», мне тогда и представить было невозможно. Где-то около месяца, ввиду отсутствия прав, на своей «ласточке» я выезжал вместе с Раисом (он за рулем). Потом мне приснился страшный сон. Во сне явился Раис и говорит: ну зачем вам такая новенькая машина? Вот, возьмите мою разбитую «копейку», все равно у вас и прав-то нет! Проснулся я в холодном поту... После этой страшной ночи я обратился к коллеге – Минвасилу Губайдуллину, человеку с обширными связями во внезаводском мире. Минвасил организовал мне «временное разрешение на управление автомобилем». В то время при нарушениях правил дорожного движения изымали права и давали такую временную ксиву. С этой ксивой я месяцев пять рассекал на своем ВАЗ 2108. Однажды в гололед я решил свозить семью в Казань на новенькой тачке, себя показать и на людей посмотреть. Опытные товарищи мне говорили: ты че, в гололед, на летней резине, с нулевым опытом вождения, с ума сошел? Однако ничему нельзя научиться на чужих ошибках, надо наделать своих!

Смертельный риск.

Описываю детали вышеупомянутой поездки. В общем, поехал я по гололеду и на летней резине из Челнов в Казань (1992 год). Все хорошо – иду 100 км в час, на заднем сиденье дети поют песенки, солнце сияет, снег искрится. Думаю: вот, заводские приятели – перестраховщики, тени своей боятся. Но я-то не такой, я смелый. Едем в зоне поворота с трассы на Елабугу и вдруг начался занос вправо – видно под правое колесо попал бугорок, а резина-то летняя. Тут я заложил руль влево и даванул на газ: сделал все, как учили – машина переднеприводная, и при заносе надо добавить «газку». Однако по неопытности я с этим делом переборщил, и правый занос перешел в левый. Вылетаю на встречку, а там лоб в лоб едет «Икарус» и не тормозит. Понятно, гололед, нельзя резко бить по тормозам – до сих пор помню безумные глаза водителя этого автобуса. Руль влево до отказа, максимальный газ и под носом «Икаруса» мы вылетаем в левый кювет – благо пологий и с относительно мягким снегом. Машина заглохла, тишина, все в шоке. В этот момент у жены Ирины случилась истерика. Ее реакция вполне понятна: мы все только что чудом избежали смерти. И произошло это чисто по моей глупости и безответственности. Как поет Высоцкий в песне «Кругом пятьсот» про автомобильные происшествия: *«И там был трос, и там был врач, и МАЗ попал куда положено ему»*. Врача не было, а все остальное по сюжету песни: добрые люди вытащили нас из сугроба (дернули на тросе), и я потихонечку доехал до Казани.

В этой песне-балладе, коли о ней зашла речь, вообще-то идет рас-

сказ о проверке на прочность дружбы двух приятелей: *«Я отвечаю, не канючь, а он за гаечный за ключ, и волком смотрит. Он вообще бывает крут. А что ему? Кругом пятьсот и кто кого переживет, тот и докажет, что был прав, когда припрут! Он был мне ближе, чем родня, он ел с ладони у меня. А тут глядит в глаза и холодно спине. А что ему – кругом пятьсот, и кто там после разберет, что он забыл, кто я ему и кто он мне!»*. Вроде песня про перегон за Урал автомобиля МАЗ, а по сути – это история моих отношений с бывшим другом и компаньоном Вячеславом Зубаревым.

Глава 6. **НЕ ОБГОНЯЙ В КОНЦЕ ПОДЪЕМА**

Не обгоняй в конце подъема!

Наверное, истории с возможным смертельным исходом имеются у каждого автолюбителя, а тем более у мотоциклистов. И для кого-то все заканчивается не так благополучно, как в моей истории с «Икарусом». Тот же Виктор Цой, культовый рок-музыкант, в 1990 году с автобусом не разминулся. Почему-то все познается на своих ошибках. К примеру, в свое время я не знал простое и очевидное правило. Если едешь на мотоцикле с коляской вдвоем с пассажиром, сажать его за спину недопустимо – надо в коляску. Хотя это вроде бы ясно и понятно любому, все мы в школе проходили понятие центра тяжести тела. Данное понятие тем более важно, когда речь идет о теле, движущимся со скоростью 100 км в час. Однако, будучи недоумком, как-то раз я посадил жену Ирину за собой, а не в коляску. Дорога делала изгиб вправо, и на скорости коляска моего мотоцикла задралась вверх. Если бы это был мотоцикл без коляски, проблем бы не было. В данном же случае мне пришлось под угрозой опрокидывания выехать на встречную полосу, а там из-за закрытого поворота летит жигуль. Мама не случайно родила меня в рубашке: слева был плоский и широкий кювет, на который я и выехал. Сижу ошеломленный и вдруг чувствую шквал ударов по спине – это жена...

Есть такой анекдот: *«Умирающий отец говорит сыну, который наследует его автомобиль, последние слова: "Сынок, никогда не иди на обгон в конце подъема и в закрытом повороте". После чего умирает успокоенный тем, что сказал сыну главные слова!»* Сколько людей погибло в ДТП из-за незнания или несоблюдения этих простых истин. Из той же оперы поучения друга, многоопытного Миши Мельникова, который мне говорил: "Чем больше за баранкой вертишь головой, тем дольше живешь..."

Пешеходы летают словно листья.

Летом 1992 года, спустя полгода после покупки автомобиль ВАЗ 2108, на этом чуде советского автопрома я умудрился сбить пешехода. Произошло это на местной дороге, которая шла параллельно проспекту. Неожиданно на проезжую часть резко выскочил гражданин – я тормозил до упора, но все-таки поддел его передком своего «зубила». Худенький гражданин взмыл в воздух, немного попланировал, как сухой осенний лист, и упал на асфальт. Все это произошло на глазах большой толпы, ожидавшей на проспекте автобуса. Потерпевший туда и бежал через местную дорогу – автобус как раз подъезжал к остановке. Понятно, что любой автовладелец в 1992 году для прочих граждан, автомобиля не имеющих, был враг и подонок. Раздался истошный женский крик: "Убили!" Толпа тут же пришла в движение, и я подумал: вот сейчас меня линчуют. С таким настроением я обреченно подошел к этому гражданину – он лежал в луже, в изломанной позе и с закрытыми глазами. Нагнулся, чтобы понять – жив он или нет. В этот момент пешеход неожиданно открыл один глаз (другой был залеплен грязью) и говорит: "Здравствуйте, Ильдар Зиганшевич". Пешеход оказался моим рабочим с завода. И на этот раз пронесло, подумал я – не зря меня мама родила в понедельник тринадцатого. Быстренько переместил потерпевшего в машину и уехал, разочарованная толпа осталась с носом. Ну а далее мы с ним все полюбовно уладили...



Мир тесен.

Понты до добра не доводят.

Примерно тогда же произошло еще одно ЧП. Директор завода Конопкин проводил совещание на базе отдыха, все начальники приехали на заводском автобусе, а мы с Зубаревым с понтами подкатили на моей «восьмерке». После совещания покурили-поболтали, и народ стал садиться в автобус. Мы же с Вячеславом прыгнули в новенький ВАЗ 2108 и по газам. Для пущего впечатления я решил с шиком и визгом шин развернуться, но перепутал передачу и вместо задней включил первую. Надо заметить, что в этой модели Жигулей данные передачи расположены рядом, и перепутать их проще простого. После этого мой автомобиль обеими фарами въехал в торчащие шипы металлического ограждения базы отдыха. Машина стояла к забору передком и вплотную, что спасло от сильных повреждений, но обе фары вдребезги. И все это произошло на виду у товарищей по работе и под их улюлюканье. Посрамленные, мы с Зубаревым ударили по газам и быстро доехали до ближайшего автосервиса – он был по дороге. За двойную цену нам моментально установили новые блок-фары, и мы успели к заводской проходной раньше автобуса.

Стоим с независимым видом около машины, курим, говорим подъехавшим коллегам: че так долго-то, мы уже вас заждались. Ошеломленные начальники, на глазах которых мы опростоволосились полчаса назад, ходили кругами вокруг моей «восьмерки» – никаких следов контакта с забором! Но они-то своими глазами все видели и своими ушами слышали из автобуса звон битого стекла, а тут вот они – целенькие фары. Мы с Зубаревым только посмеивались, глядя на потрясенные лица своих заводских товарищей. Данное событие было только началом славного пути автолюбителя, а сколько разных происшествий на дорогах ожидало меня впереди...

Советский автосервис.

Вскорости после приезда из Воронежа состоялось мое первое и последнее знакомство с советским автосервисом. В Челнах, как и в любом большом городе, существовал фирменный автоцентр Автоваза – Челны-Лада. Директором в нем был широко известный в городе Новицкий Вадим Андреевич. С ним я познакомился чуть позже, уже пребывая в должности гендиректора созданного мною автохолдинга «Сапсан». В этом автоцентре я и пережил один из самых тяжелых дней того периода моей жизни (1992 год). На техобслуживание своего ВАЗ 2108 в Челны-Ладу я приехал как фраер – в костюме и белой рубашке с галстуком. А как же иначе? Ведь это фирменный автоцентр такого передового предприятия, как Автоваз. Но оказалось,

что мотор автомобиля надо заглушить и катать его от поста к посту самостоятельно. На каждом посту надо договариваться с очередным автослесарем, который пока не получит свою «халтурку», ничего делать не будет. Но самое страшное меня ожидало на посту замены масла. Слесарь был пьян, ключ от ящика с масляными фильтрами он уронил в неслабого размера емкость с маслом. Но, как говорится: *«женщина любит ласку, а машина смазку»*. Деваться некуда, и мы вдвоем, еще с одним таким же клиентом-бедолагой, после долгих манипуляций вытащили этот ключ со дна этого бака.

Сам слесарь наблюдал за происходящим со скрещенными на груди руками, критикуя наши неумелые действия и покрикивая на нас. Действовали мы с товарищем по несчастью как два рыбака, только вместо удочек у нас была длинная проволока с загибом на конце. Из фирменного автоцентра я вернулся весь грязный и в масле, всю одежду пришлось выкинуть. А пятна и отпечатки пальцев автослесарей в салоне я так до конца и не вывел...

«Ад на земле».

Как позже выяснилось, развал-схождения мне сделали неправильно – в результате в пути раз за разом начал ломаться алюминиевый кронштейн передней подвески автомобиля. Надо пояснить, что этот кронштейн являлся проектным слабым звеном в конструкции «восьмерки». Его поломка защищала от разрушения другие детали подвески в случае возникновения каких-то ударных нагрузок (ямы на дорогах и др.). С учетом того, в каком жалком состоянии находились дороги в СССР – это было правильным решением конструкторов Автоваза. В чем причина постоянных поломок этого алюминиевого кронштейна я понял, только поменяв их штук пять. В то время я возил в багажнике несколько запасных кронштейнов и намастрячился сам их менять прямо на дороге. Короче говоря, если на земле и есть ад – это был он! Позже, познакомившись с фирменным автоцентром Автоваза в Казани, я обнаружил – уровень сервиса в нем оказался таким же. Вероятно, это и был фирменный стиль Автоваза. А вполне возможно, что подобный сервис был характерен для всего Советского Союза – в части обслуживания населения и отношения к нему...

В СССР существовала схема воровства вазовских лобовых стекол. Жулики работали на пару: первый выдавливает стекло из автомобиля и кладет на асфальт в нескольких метрах от машины, а второй его подбирает. Если задерживают первого – мелкое хулиганство, похищать не собирался. А если второго арестуют – да вот шел мимо и на-

шел, как раз нес в милицию. Воровали колеса, магнитолы, боковые зеркала, аккумуляторы, да и сами машины. Бандюги тренировались во вскрытии автомобиля на время – открытие всех дверей с помощью линейки с крючком производилось за минуту. Ну а далее: соединяешь под «торпедой» провода, заводишь «тачку» и уезжаешь. Никаких запчастей к легковым автомобилям в продаже не было, покрышек тоже, про автосервис я уже рассказал. Иметь автомобиль в СССР было героизмом...

И чем народ недоволен?

По приезде из Воронежа зимой 1992 года мы закатили банкет на базе отдыха «Дубки» – в благодарность директору Конопкину за наши машины. Подавали молочного поросенка. Вгрызаясь в него зубами, Виктор Владимирович, сам отчасти похожий на молочного поросенка, недоуменно вопрошал: не понимает он народ, ну чего ему не хватает, ну вот же – жизнь прекрасна. Этот автомобиль я купил на чужие деньги, только 1000 рублей были своими, а остальные 6500 пришлось занять. С тех пор каких только автомобилей у меня не было, все и не упомнишь: ВАЗ 21093, ВАЗ 21099, Форд-Мондео, Мицубиси-Паджеро, Мицубиси-Эклипс, Форд-Таурус, Ауди А6, Вольво XC90, Вольво XC70, три Ауди А8 одна за другой, Ауди Q7, Хонда Пилот, Акура. Однако та «восьмерка» Жигулей – как первая любовь. Отсутствие магнитолы и кондиционера, второго бокового зеркала, подушек безопасности и подголовников, электрических стеклоподъемников, всяких там систем АБС и ПБС – для этой любви не было помехой!

Глава 7. **«ВСЮДУ СЛУЧАИ ЛЕТАЮТ»**

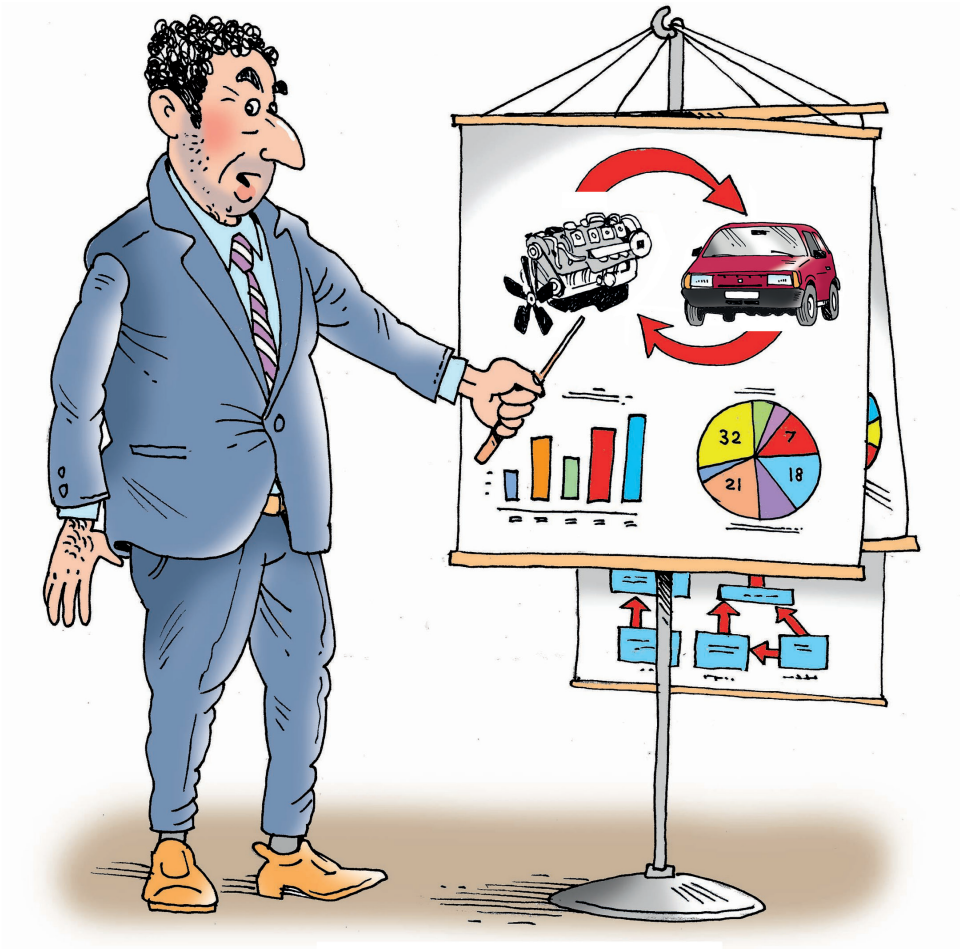
«Всюду случаи летают».

Высоцкий в песне «Случаи» поет про то, как люди по-разному реагируют на те возможности, которые им время от времени подкидывает судьба. А именно: *«Всюду случаи летают, словно пули..., одни под них подставиться решили..., другие не заметили, а мы так увернулись»*. Не было бы поездки в Воронеж за Жигулями, не было бы и автохолдингов «Сапсан» и ТТС, а также их прародительницы – компании «Таттранском» (Татарская транспортная компания). Эту компанию я зарегистрировал в Советском районе Казани сразу по приезде из Воронежа. Участниками в ней были я и Зубарев, с долями – по 50% у каждого. Схема-то зарабатывания дохода у во-

ронежского армянина была простой как две копейки. Все строилось на разнице между отпускными заводскими ценами на автомобили ВАЗ, силовые агрегаты Камаз и рыночными ценами. Выглядело это следующим образом: покупаешь ВАЗы по госцене, меняешь их на продукцию Камаза по госцене, а потом продаешь купленные силовые агрегаты по рыночной стоимости. Все счастливы: заводчане получают дешевые легковые автомашины, а провернувшая бартер коммерческая фирма – прибыль!

«Ты помнишь, как все начиналось...»

По вышеуказанной схеме работал армянин, то же самое стал делать и я. Это продолжалось недолго, но для формирования какого-то начального капитала и опыта данные бартерные операции пригодились. Все было просто, но никто из 20 побывавших в Воронеже моих



Лекция о бартере.

товарищей по заводу не стал вникать в армянские дела, кроме меня. В результате этот прекрасный случай пролетел мимо них. На момент моего увольнения с Камаза в 1993 году у нашей компании «Таттранском» уже имелся кое-какой наработанный капиталец. Он был материализован в виде 30 силовых агрегатов Камаз (двигатель + КПП), которые хранились на территории Завода двигателей. Вывозили мы их по мере продажи конечному клиенту. Торопиться с вывозом никакого смысла не было: все документы в порядке, это частная собственность, что может случиться? А вот и случилось: произошел катастрофический пожар на «движках». К счастью, наша с Зубаревым собственность не попала в зону горения и уцелела. Однако встала проблема вывоза этих силовых агрегатов с территории завода. Дело в том, что вышел приказ гендиректора Камаза о конфискации всей невывезенной продукции Завода двигателей ввиду форс-мажора.

Но, как говорила моя мама: *«Блат выше наркома»*. Была у нее и другая любимая поговорка: *«Не имей сто рублей, а имей 100 друзей»*. С задачей вывоза своей собственности за заводской периметр, благодаря теплым отношениям с ВОХР (военизированная охрана), я справился. Долго думал, писать об этом эпизоде с силовыми агрегатами или умолчать, но в предисловии я взял обязательство писать *«правду, только правду и ничего, кроме правды»*. Если верить голливудским фильмам, именно так говорят свидетели и обвиняемые в американских судах.

А совесть у вас есть?!

Продолжая тему: подчинись я приказу о конфискации не принадлежащей Камазу собственности, Камаз бы это не спасло. А вот двух наших с Зубаревым автохолдингов могло и не быть – и это скорее всего. Соответственно, не было бы многих тысяч созданных нами рабочих мест и построенных 50 современных автоцентров «Сапсан» и ТТС. А также не появилось огромное количество осчастливленных нами автовладельцев. Осчастливленных как в части покупки современных легковых автомобилей, так и последующего их сервисного обслуживания. Тут надо отметить, что сервис в наших автоцентрах сразу был организован на мировом уровне – мы следовали стандартам автоконцернов. Организация работы автоцентров «Сапсан» и ТТС ничем не уступала европейским аналогам. Что на начальном этапе развития автобизнеса в России особенно ярко ощущалось на фоне фирменных автоцентров Автоваза – далеких от такого понятия, как «клиентоориентированность» (мягко выражаясь). Как доказал Эйнштейн – все относительно!

Камазовские акции.

А еще, когда Камаз в 1993 году акционировался, от руководства «движков» пошла волна: надо покупать акции Камаза – и будет тебе счастье. Дескать, пришло время стать совладельцами родного предприятия! Под воздействием этой пропаганды я купил пакет акций на хорошую по тем временам сумму – в размере стоимости двух автомобилей ВАЗ. Однако на выходе оказалось, что Камаз от мошенника Сергея Мавроди, провернувшего аферу с акциями МММ, ничем не отличается. Причем от МММ кто-то хоть что-то получил, а Камаз со своими акциями просто «обул меня в лапти». В результате разных манипуляций, которые провернуло руководство Камаза, мои акции обратились в ноль. Понятно, что в труху превратились не только лично мои акции, но и всех остальных, кто повелся на обещанные Камазом «золотые горы». Любопытно бы узнать: кто в итоге стал собственником моих акций, а также акций других доверчивых работников Камаза, отдавших свои кровные денежки за «фантики». Тут надо отметить, что структура собственности ПАО «Камаз» непрозрачна. Известно лишь, что 47,1% принадлежат Ростеху (государство), собственниками еще 23,5% являются физические лица через ООО «Автоинвест». Кому принадлежат оставшиеся 29,4% акций неизвестно.

Причем 30% фирмы «Автоинвест» принадлежит гендиректору Камаза Сергею Когогину. Таким образом, из открытых источников известно, что владельцем 7% акций Камаза является его гендиректор. По всей видимости, Когогин приобрел эти акции на свою зарплату (!). Но тут *«меня терзают смутные сомнения»*, как говорил управдом Бунша в фильме «Иван Васильевич меняет профессию». Не в эти ли акции гендиректора автоконцерна перекочевали мои пропавшие ценные бумаги...

Другие «ништяки».

Еще одна подобная афера была провернута в 1990 году – с продажами автомобилей «Автокам-Рейнджер». Это был околокамазовский проект по производству в Челнах английских автомобилей с пластиковым кузовом (отверточная сборка). После увольнения с Камаза данную тему продвигал бывший врио начальника УОП (управление организации производства) Рысин Григорий Борисович. Он стал президентом фирмы-производителя автомобилей «Автокам». На совещаниях у гендиректора Камаза (до увольнения) Рысин вел себя так, будто это он гендиректор, а не Николай Иванович Бех. Толстый, маленький, усатый и неприятный еврейский «таракан» изрекал наставления всему руководству Камаза, как будто у него прямая

связь с Господом. При этом камазовские начальники почему-то внимали ему с разинутыми ртами. Смотрел я на этого Рысина, на его высокомерное и менторское поведение, и диву давался. Чертовщина какая-то, как Бех мог вестись на демагогию этого деятеля из категории «пусто-пусто»? Но повелся и я, сделав Рысину предоплату за два автомобиля «Автокам» со сроком поставки 1 год. Поддался опять же рекомендациям руководства завода. Понятно, что Гришка кинул всех, кто внес предоплату за обещанные английские автомобили...

Смутное было время: жулики повсеместно – и на Камазе, и в пресловутом «Автокаме». По всей видимости, жуликов было немало и в руководстве Татарстана – судя по итогам приватизации госимущества, например, той же «Фабрики игрушек». Об этой афере было рассказано ранее.

III. ПРО АФЕРИСТОВ

В заповедных и дремучих страшных Муромских лесах
Всяка нечисть бродит тучей и в проезжих сеет страх.
Воют воем, что твои упокойники.
Если есть там соловьи – то разбойники.
Страшно, аж жуть!

. . . . . .

Из заморского из лесу, где и вовсе сущий ад,
Где такие злые бесы – чуть друг друга не едят,
Чтоб творить им совместное зло потом,
Поделиться приехали опытом.
Страшно, аж жуть!

Высоцкий В.С.

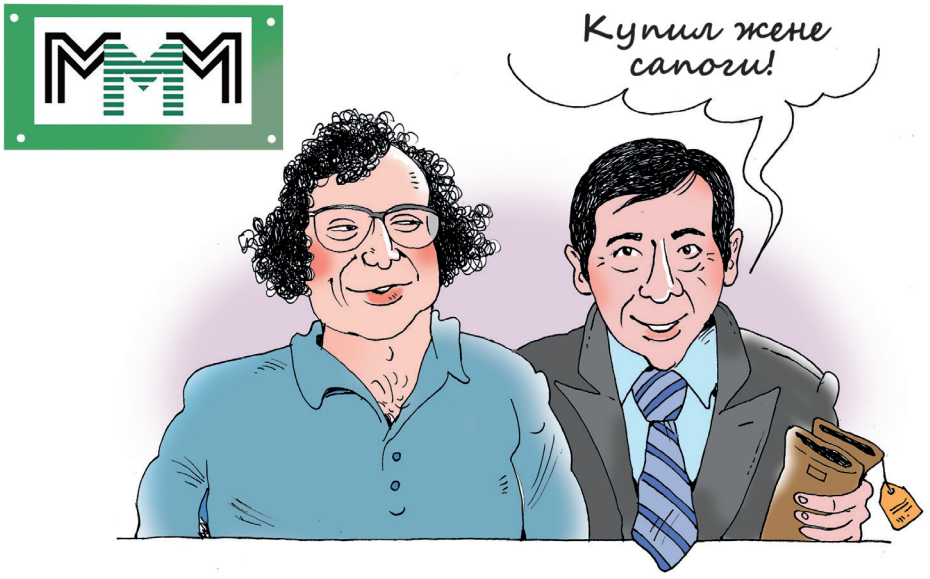
Глава 8. **АФЕРА ВЕКА**

Афера века!!!

Возвращаясь к теме МММ, напомню: Сергей Мавроди является создателем первой в истории России финансовой пирамиды (1994 год). Ее вкладчиками (акционерами), по разным подсчетам, стали от 10 до 15 миллионов человек. По данным следствия, со счетов МММ организаторами было выведено около 145 млрд руб. (разумеется, это по номиналу тех лет). Сегодня журналисты-расследователи единодушно сходятся на том, что на пике Мавроди от продажи акций получал больше 50 миллионов долларов США в день! Его состояние в 1994 году оценивали в десятки миллиардов долларов. Точных данных по этой афере века почему-то нет. Цифры по сумме украденных у россиян денежных средств в разных источниках сильно «пляшут». Непонятно, то ли это произошло по причине отсутствия в МММ нормальной бухгалтерии, то ли кому-то из правоохранителей было выгодно скрыть сумму украденных Мавроди денег. До сих пор осталось невыясненным, куда делись 17 грузовиков с наличностью из офиса Мавроди. Наиболее популярной считается версия о том, что высокопоставленные сотрудники органов внутренних дел просто присвоили эти богатства. Как бы там ни было, деньги МММ, в баснословном размере, исчезли – просто растворились в воздухе!!!

Важный момент: рекламу МММ транслировали по центральному телевидению, и не просто транслировали – это был настоящий телесериал. Данная агрессивная реклама шла по всем существовавшим в 1994 году телеканалам, и шла она в режиме зомбирования населения

страны! По моему мнению, руководители российского телевидения являются прямыми соучастниками данной аферы. Они же не могли не знать, что МММ является просто финансовой пирамидой – никакого реального бизнеса у этой организации не было. Поколение тех лет хорошо помнит Леню Голубкова из рекламных роликов Мавроди, который на двухнедельные доходы от акций МММ *«купил жене сапоги»*. Однако на скамью подсудимых Сергей Мавроди сел один. К его телевизионным сообщникам, без содействия которых провернуть такое в масштабах огромной страны было бы невозможно, претензий не оказалось. Родина должна знать своих «героев», поэтому называю поименно тогдашних телевизионных начальников: Первый канал Останкино – Григорий Шевелев; ТВ-6 – Эдуард Сагалаев и Виктор Мерешко; НТВ – Игорь Малашенко, Олег Добродеев и Евгений Киселев; РТР – Олег Попцов и Анатолий Лысенко.



«Обули» полстраны.

«Преступление и наказание».

Удивительно, но в камере аферист Мавроди провел всего полгода, после чего стал депутатом Госдумы!!! Тут меня опять начинают *«терзать смутные сомнения»*. Я имею в виду действия правоохранительной системы России и конкретных ее деятелей. Причастных к тому, что самый крупный жулик в российской истории периода лихих 90-х отделался легким испугом. Предполагаю, что энная часть доходов МММ перекочевала в карманы правоохранителей, имена которых российскому народу неизвестны. Мы можем только вспом-

нить, кто конкретно руководил в этот период правоохранительными структурами России. А это были: Виктор Ерин – министр МВД (кстати, выходец из Казани), Алексей Ильюшенко – генпрокурор, Вячеслав Лебедев – председатель Верховного суда. Повторюсь, но лучше не скажешь. У Достоевского в «Преступлении и наказании» Раскольникову на вопрос *«Кто убил старушку?»* отвечают: *«Вы и убили-с!»* Вот и я на вопрос, каким образом Мавроди смог провернуть аферу века и избежать ответственности за нее, даю свой ответ. Перечислив вышеуказанные фамилии телевизионных начальников и руководителей правоохранительных структур, отвечаю так же, как ответили Раскольникову: *«Вы и убили-с!»* Впрочем, все вышеуказанные дилетантские рассуждения являются мнением «автора», не претендующего на *«истину в последней инстанции»*.

История Бернарда Мейдоффа.

Для сравнения напомню, что за организацию схожей финансовой пирамиды в Америке некоего Бернарда Мейдоффа в 2009 году приговорили к 150 годам. Этот мошенник и финансист организовал крупнейшую в истории человечества финансовую пирамиду. От его аферы пострадали до 3 миллионов человек, их финансовые потери составили порядка 17,5 миллиардов долларов. Мейдофф, по национальности еврей, был очень авторитетном человеком и даже занимал должность председателя совета директоров фондовой биржи NASDAQ (в конце 90-х). Надо отметить, что Насдак является второй по величине биржей в мире, занимающейся продажей ценных бумаг. До краха компания Мейдоффа проработала больше 40 лет. На фоне наказания, вынесенного Мейдоффу американским правосудием – полугодовое заключение Сергея Мавроди похоже на пародию. А вот еще примеры привлечения к уголовной ответственности американских граждан. В 2024 году бывшего президента США Дональда Трампа ожидало тюремное заключение сроком на 136 лет. Его вина заключалась в выплате из своего предвыборного фонда, произведенной порноактрисе Сторми Дэниелс за молчание о сексе 18-летней давности. А сына нынешнего президента США Байдена ожидал 25-летний тюремный срок за покупку пистолета в период наркотической зависимости. Как говорится в Библии: *«Неисповедимы пути Господни...»*

В целом, удивительная история Сергея Мавроди достойна того, чтобы Голливуд снял по ней увлекательный фильм. Что-то наподобие художественных фильмов про воротил мирового бизнеса: «Пираты Силиконовой Долины» – про Билла Гейтса и Стива Джобса

(1999 год, режиссер Марти Берк), «Основатель» – история Макдональдса (2015 год, режиссер Джон Ли Хэнкок), «Дом Гуччи» – история дома Гуччи (2021 год, режиссер Ридли Скотт).

«Средство» от пятен в биографии.

Интересная история про преступление и наказание из реальной жизни наших дней (2023 год). У одной моей знакомой (назовем ее Гузель) имеется две судимости за ДТП. Дело в том, что она их совершила, будучи лишенной прав. И вот, Гузель получила звонок из районной администрации с заманчивым и неожиданным предложением. Суть его заключалась в том, чтобы очистить запятнанную биографию путем снятия судимости. Предлагалось не просто подчистить репутацию, а еще и заработать денег, в которых эта мать двоих детей отчаянно нуждалась. Попробуйте угадать, каким образом это должно было произойти? Ответ прост: заключить контракт и поехать на СВО. Эта женщина сказала представителю администрации, что не вполне понимает, чем именно она может помочь родной стране при весе в 45 кг? Когда я услышал от нее данную историю, то сказал: ты вполне могла бы быть снайпером. При таких небольших габаритах враги в тебя не попадут, не нужна даже маскировка – ты просто затеряешься в траве или сольешься с полом, и тебя примут за коврик! Но в этой истории есть и далеко не юмористическая сторона. Разнообразные преступники, очистившие свою биографию таким способом, теперь могут спокойно находиться в обществе, которое не подозревает об их темном прошлом. Например, мошенники могут устраиваться на работу в банк! А лица, совершившие насильственные преступления – становиться преподавателями в школах либо наниматься нянями и быть вхожими в дома граждан.

Анекдот в тему.

«"Почему вы ограбили банк?" – "Он первый начал"».

Глава 9. **«БОЖЬЯ КАРА»**

«Божья кара».

Громкая история с аферой МММ, потрясшая Россию в 1994 году, по загадочной причине до сих пор толком не расследована, виновники не наказаны, итоги расследования не доведены до народа. И главное в этом – куда исчезли огромные денежные средства МММ?! Для меня же, еще недавно убежденного советского гражданина и ком-

муниста, делавшего первые шаги в бизнесе (прошел всего год после увольнения с Камаза) – история Сергея Мавроди была поучительна вдвойне. В ту пору я смотрел на создающийся новый мир широко распахнутыми глазами и все происходящее впитывал как губка. Проведенная Мавроди акция по бесцеремонному и безнаказанному изъятию среди белого дня денег у огромного количества россиян, а также бесследное исчезновение похищенных средств – ясно показало полное отсутствие принципов в новой, создаваемой Борисом Ельцином, России. Принцип один – нажива любой ценой! Воруй, грабь бабушек и пенсионеров, расхищай госимущество, плюй в глаза закона, делай что хочешь – только обзаведись надежной «крышей», которая тебя защитит и прикроет от возмездия.

Однако *«собаке – собачья смерть»*. Бывший финансовый воротила закончил свои дни в нищете. К примеру, 14 марта 2012 года Сергей Мавроди был подвергнут административному аресту на 5 суток за неуплату штрафа в размере 1000 рублей. Выплачивать какие-либо штрафы Мавроди уже не мог: на 2012 год единственным источником доходов для него была матпомощь бизнесмена Павла Молчанова из подмосковного Ногинска. Молчанов ежемесячно предоставлял Мавроди 15 000 рублей, половина из которых уходила судебным приставам. То есть в сухом остатке у основателя МММ оставалось на жизнь – $250. А 26 марта 2018 года Сергею Мавроди стало плохо на автобусной остановке: он пожаловался на слабость и боли в сердце. Случайный прохожий вызвал скорую. Врачи доставили Мавроди поздно ночью в 67-ю городскую больницу Москвы, где он скончался от сердечного приступа. Божья кара все же настигла этого преступника. Было бы в высшей степени справедливо, если судьба должным образом покарала бы и других участников аферы МММ, а в особенности выгодоприобретателей... К ситуации с Мавроди хорошо подходит анекдот: *«Больной жалуется врачу: "У меня это... вот... ну, как называется, когда забываешь?" Врач: "Это называется долги!"»*

Пару слов о врачах. Недавно узнал, что слово «врач» происходит от глагола «врать». Стоит заметить, что в старину у этого слова не было негативной окраски: оно значило – «говорить». Получается, что первоначально слово «врач» толковалось как «тот, кто говорит». Любопытно, что это проходят на втором курсе мединститута, а я узнал только на восьмом десятке жизни. То есть Владимир Бехтерев, светило мирового уровня и уроженец Татарстана, был недалек от истины, говоря: *«Если больному после разговора с врачом не стало легче, то это не врач!»*

«Чистые руки».

В истории МММ имеется еще один пикантный момент. В 2011-13 гг. Мавроди попытался возродить свою финансовую пирамиду. При этом на территории Украины его фронтменом стал тридцатилетний Денис Пушилин – нынешний губернатор ДНР (Донецкая Народная республика). То есть Пушилин стал организатором грабежа жителей «незалежной» спустя 15 лет после проведенного гражданином Мавроди наглого облапошивания жителей России. Грабежа, проводимого по той же схеме и под тем же брендом (МММ). Пушилин вошел в структуру Мавроди уже четко зная, что это за организация и чем она занимается. Если в 1994 году менеджеры Сергея Мавроди могли в чем-то заблуждаться насчет его намерений, то уж в 2011 году никаких сомнений в воровской сути МММ быть не могло. Человек должен был обладать особым цинизмом, чтобы принять активнейшее участие в новой раскрутке мошеннических операций Мавроди. В открытом доступе Пушилина сейчас деликатно называют каким-то непонятным термином – «функционер МММ». Это вместо того, чтобы называть вещи своими именами и прямо определить его роль в данной организации как заместителя Мавроди по Украине.

Все это «плохо пахнет» и не характеризует положительно нынешнего губернатора ДНР. Как говорил Феликс Дзержинский: «*У чекиста должны быть холодная голова, горячее сердце и чистые руки*». Я думаю, это утверждение полностью относится и к людям, занимающим крупные государственные должности. Получается, что по части «чистых рук» у Пушилина дела обстоят не очень. Кстати, в 2012 году на телеэкраны вышел документальный фильм Сергея Бурмистрова: «Мавроди. Нищий миллиардер». Этот фильм был показан по 1 каналу телевидения.

Деньги из воздуха.

Была еще одна интересная схема личного обогащения. На руководство Завода двигателей в 1992 было выделено две «Волги». В то время отпускная заводская цена этого автомобиля составляла 15 000 рублей. Разумеется, все отказались. Ну откуда у нас, живущих на зарплату людей, такие деньги – это же заработок среднего начальника цеха или отдела за 5 лет. И вдруг наш товарищ по работе Евлампий Туманов тянет руку вверх и говорит: "Эх, беру!" Все ахнули и начали гадать, откуда у Туманова такие деньжищи. В голове ни у кого не укладывалось: на какие шиши он собирается совершить эту покупку? Потом, как бы Евлампий не тихарился, все выяснилось. Аферист (в хорошем смысле) Туманов с ходу перепродал приобретенную бе-

лую «Волгу» в Грузию за двойную цену – 30 000 рублей! Через непродолжительное время он взял на заводе бартерный ВАЗ за 7 500, и еще столько же у него осталось в кармане. Блестящая операция! Мы все позавидовали пройдохе Евлампию, но этот поезд уже уходил. «Королевство кривых зеркал» под названием горбачевская перестройка и система двойных цен (заводских и рыночных) оставались в прошлом!



Коммерсантами не рождаются

Времена-времена.

Подытоживая эту главу, вспоминаю слова моей мамы Зайтуны. Собирая гостей дома, а это происходило регулярно, она говорила: только чтобы шоферов было не больше одного. В те времена личных автомобилей в ее кругу не было ни у кого, а вот работающие шоферами на грузовиках знакомые-приятели были. Мораль сей басни такова: если в компании будет два шофера, то застолье будет испорчено. Как они заведут «песню» про коленвалы, сайлентблоки, кар-

даны и прочие автомобильные дела – все, труба дело, это на весь вечер. Сейчас ситуация изменилась кардинально – все мои знакомые на «колесах», если и заходят разговоры на автомобильную тему, то фрагментарно. Вот на днях друг Булат из Челнов купил китайскую «электричку» Zeekr 001. Ну да, она разгоняется до 100 км за 3 секунды – и что? И так все знают, что электромобили быстро набирают скорость. Ах, дизайн автомобиля хорош, ну пришли в вацапе фотку – посмотрим. Что, опций под завязку (?) – классно, классно. И все, разговор исчерпан. Времена изменились. Вот в эти минуты, когда я пишу эту главу (2024 год), в Хонду Аккорд моей 19-летней дочери Айны въехал какой-то товарищ на «Жигулях». Жена Ольга отправилась к ней на выручку. Сегодня это дело обыденное: и ГАИ приедет, и эвакуатор, а страховые компании оплатят ремонт. И любая хрупкая женщина справится с данной ситуацией. А что было бы во времена СССР – только намылить веревку и повеситься, без вариантов. Невозможно нашу нынешнюю жизнь сравнить с моим первым контактом с фирменной системой «Автоваздехобслуживания» в Челнах, описанной выше...

Глава 10. **ЖИЛИ-БЫЛИ БАНДИТЫ**

Соседский сын пошел в бандиты.

Автомобиль, которому уделено много внимания в предыдущих главах, конечно же, является важной частью нашей жизни. Но, разумеется, им дело не ограничивается – есть много всего другого. Так, у наших соседей по лестничной площадке, немцев по фамилии Верад, в 1990 году старший сын неожиданно подался в бандиты. И стал авторитетом средней руки в ОПГ «48-й комплекс» – в свои 20 лет. Вырос-то он у меня на глазах – был сдержанным, уважительно относился к старшим, словом, немец. И вот пошел в бандиты! Он взахлеб и восторженно рассказывал мне про Кадета – первого руководителя этой ОПГ, впоследствии вовремя уехавшего за рубеж (вроде в Чехию). Говорил: не только район 48-го комплекса, но и весь город скоро будет наш. И ведь не соврал, данная ОПГ действительно стала одним из лидеров среди бандитских группировок Челнов, наряду еще с одной мощной группировкой – «29-й комплекс». Главными в ней стали два брата – Рауль и Фашист (клички). На сегодня один из них пропал, другой давно сидит.

В связи с переездом в Германию Верад-сын вовремя отскочил от бандитских дел, наверное, уже онемечился и стал примерным немецким бюргером. А так лежал бы в сырой российской землице,

получив пулю в ходе бандитских разборок, либо чалился на нарах вместе с другими братанами из созданной Кадетом ОПГ. Членов этой банды в 2007 году осудили в совокупности на 199 лет. Бандитское движение 80-х и 90-х годов, конечно же, является историческим феноменом. Ну сколько бандитов было на все Челны (?) – думаю, во всех ОПГ суммарно не более 2000 человек. Как этим ОПГ удалось набрать такую силу и наводить ужас на огромный полумиллионный город? Как облеченные властью и правом на насилие многочисленные правоохранительные органы это допустили? В моем понимании, это голимый брак в работе и несмываемое пятно на репутации правоохранительных органов Татарстана, а именно: на МВД и прокуратуре...

Анекдот про бандитов.

Кстати, про бандитов тоже есть анекдоты, вот один из них: *«Едут пятеро бандитов на шестисотом мерине. Остановились на красный – тут мимо проезжает какой-то дедок-сморчок на задрипанном велике и забрызгивает им колесо. Братва: "Ну ты попал, дедок, с тебя $1000 за ущерб, че делать будем?" Дедок: "Да не вопрос, я тут неподалеку живу, заедем, отдам". Братва не ожидала такого оборота, поехали к дедку, зашли во двор. Дед в дом за деньгами, а выходит с калашом: "А ну, ублюдки, построились, сняли штаны и рассчитались на первый-второй". Братва в шоке: "Дедок, ты че, да мы пошутили". Дедок очередь бандитам под ноги: "А я не шучу, теперь первые трахните вторых", и снова очередь под ноги. Братаны все сделали, потом вторые трахнули первых. Потом дед уложил всех на землю и говорит: "По-хорошему, надо бы обоссать вас всех, да ладно, ползите к воротам". Бандиты выползли, сели в машину и, подавленные, молча едут. Через какое-то время старшак говорит остальным: "А знаете, почему он нас не обоссал? Побоялся, понял, что мы – банда!!!"»*

Директор-отморозок.

На счету у ОПГ-48 было много чего. В том числе они в 2000 году пытались забить молотками в подъезде дома директора ЗМА (Завод по производству автомобилей Ока) Васила Каюмова. Эту историю я знаю из первых рук, от него самого. У меня с Каюмовым сложились теплые многолетние отношения, он хороший человек и талантливый менеджер. После ЗМА Каюмов работал исполнительным директором всего Камаза, а затем несколько лет был гендиректором Казанского авиационного завода имени Горбунова (22-й завод). Что касается вышеуказанного нападения бандитов, с кем-то другим этот