



Марк Васильевич  
Демидовцев

Он из породы людей, которым, по пословице, покой только снится. Но уже слышу его возмущенное: «Какой покой? Если что и снится, то еще не созданное, не осуществленное, не получающееся. Специально рядом с постелью блокнот и карандаш держу. Во сне, знаете, такое иногда увидится».

Сколько ему лет? Даже в буклете, посвященном Демидовцеву, дата эта не значится. По секрету скажу, что родился он в 1929 году. Но это так, ради исторической точности. Сам же он считал и считает, что возраст человека измеряется не годами, а делами.

И первые записи в этой книге дел и жизни сделал в шестидесятых годах уже прошлогого века. Ремесленное училище – работа слеса-

рем-гравером – учеба в Ленинградском высшем художественно-промышленном училище имени Мухиной и возвращение в родной, тихо-защищенный, хотя и с богатой историей, городок Павлово-на-Оке. Здесь, на местном автобусном заводе, он делал первые шаги в дизайне – понятие, да и само слово тогда это было абсолютно новое. Не знали даже толком, по какому ведомству его числити: конструкторско-производственному или художественно-прикладному.

Творческим дебютом стал показ Павловского автобуса на международной выставке в Ницце.

– Пригнали своим ходом, через полдесятка границ, – нахальные были, молодые, сам сейчас удивляюсь, как все это в те годы удалось пробить. В 1967 году участвовали в конкурсе и даже удостоились медали. Большая такая, серебряная, с винтильной гравировкой – «За оригинальное решение».

Лиха беда начало. Через полтора года, это был уже 1969-й, мы привезли в Ниццу новую модель автобуса «ПАЗ-ЛЮКС», а оттуда возвращались со специальным роскошным призом – пуда на два кубок с автографом Шарля де Голля на золоченой табличке – «За новизну разработок дизайна».

И это оценка французов, всегда славящихся особым, утонченным вкусом. А еще через год его перетащил в Тольятти тогдашний главный конструктор ВАЗа Владимир Сергеевич Соловьев. На должность главного дизайнера только что становящегося на ноги Волжского автозавода, коим он и проработал плодотворно и бессменно 27 лет.

Правда, в галерее перед конгресс-залом научно-технического центра, где представлены все вазовские модели и их ведущие дизайнеры и конструкторы, фотографии М.В. Демидовцева нет (?). Но знаю, могу утверждать, что все они считают его своим наставником, авторитетом. Все родившееся за эти четверть века вазовские машины несут отпечаток его, демидовского творческого видения и понимания автодизайна.

Об этом довольно подробно рассказано во втором томе «ВАЗ: страницы истории» и не хотелось бы повторяться. Имя Демидовцева навсегда вписано в плеяду творцов ВАЗа, как прокладывателя новых путей в непростом деле искусства автодизайна, автоконструирования.

И уже можно было бы позволить себе более чем заслуженный отдых. Только, повторим, не в его это неуемном характере. Когда любое дело, к которому он прикасается, начинает искрить, вспыхивает вольтовой дугой творче-

ства. И никто – даже, кажется, он сам – не скажет, что, какое коленце выкинет, чем поразит в очередной раз.

Но это опять же свойство лишь очень богатых, душевно щедрых людей. По достоинству отмеченное премией Президента Российской Федерации в области литературы и искусства 2002 года по разделу дизайна и звание почетного гражданина города Тольятти, присвоенное в 2005 году. Хотя могло все это и не состояться.

– Это был очень насыщенный кусок времени, 97-й год. Очень насыщенный. Я бы сказал дерзкий, результативный, – для настоящего времени и для будущего. Некогда было даже оборотиться, взором окинуть: что впереди, что позади?

И вдруг звонит мне Константин Григорьевич Сахаров.

– Мы тут собираемся на втором этаже. Зайди, пожалуйста. Будем представлять дизайнера главного.

*Марк Васильевич хохочет, вспоминая ту обстановку. «А я уже кто? Или совсем с катушек слетел? Как интересно».*

– Захожу. «Ну садись рядом».

Смотрю, все занято. Много любопытных глаз. И во всех вопросах: «Что случилось? И почему все так неожиданно, без всякой подготовки?»

Но я же третий калач, не первый день замужем... В наше время все может быть и не стоит обращать внимание. Не сегодня, так завтра. Только спросил тихо: «А кто?» Это больше всего обидело – почему ничего не сказали о преемнике? В чьи руки все передам? Какая у него концепция жизни в прошлом и на будущее?

А когда назвали, я не увидел ни прошлого, ни настоящего, ни будущего в этом человеке. Он же у меня работал, мы с ним в Италию ездили, у Джуджаро работали, на ФИАТе работали. Но он постоянно в какой-то оболочке, только на себя. Так же нельзя. Я потом, будучи главным дизайнером, уговоривал его уйти – «Ты не одной страницы своей не написал».

Не хочу сегодня это даже вспоминать. Время все расставило по своим местам. Он надолго в этом кресле не удержался. Не по Сеньке оказалась шапка. Жалко лишь его и жалко времени, усилий, которые зря потерял коллектив.

Пошли какие-то фокусы. Роскошь какая-то пошла. Мебель сразу дорогущую привезли, телефоны-магнитофоны... А главное, дело, ради которого мы сюда приходили, вроде уже бы на втором плане. Начали терять время, начали терять темп. Будто канат был обрублен от причала.

Почему-то часто вспоминаю свою встречу с В.Н. Поляковым, в бытность его министром. Самая шла раскрутка нашего НТЦ. А у меня все мысли о новом дизайн-центре. И Каданников сказал: «Слушай, если хочешь свой проект пробить, поезжай в Москву, к Полякову. Как он скажет, так и будет».

Поляков меня принял поздно вечером. В министерстве никого, тишина.

Захожу в кабинет со своими бумагами. Почему-то, от смущения и волнения, оказался за спиной у Полякова. Вижу на нем свитер безрукавный, серенький, с дырочкой на правой лопатке – она была еще на Белорусской эта дырочка. Классный мужик.

– Что у вас?

– Виктор Николаевич, больше идти не к кому.

– А он же помнит, как сам меня осаживал: «Вы наверное, просто не хотите работать. Или такой размах дизайн-центра увеличит эффективность создания новых моделей?»

Ну, думаю, он мне в очередной раз выдаст. А вместо этого, даже не заглядывая в чертежи (он же их и прежде видел).

– Вы – все – продумали? Вы несете – ответственность – за свои – действия? Вы – уверены – в правоте – вашего предложения?

– Да. Да!

Секундное молчание, хотя оно показалось мне невыносимо долгим.

– Я согласен.

И ни визы на проекте, ни бумажки подтверждающей – ничего. И я вылетел как пробка из кабинета.

Возвращаюсь в Тольятти, докладываю Каданникову.

– Что?.. Он одобрил?

– Да, однозначно. Может, вы позвоните ему.

Владимир Васильевич так раздумчиво перевел взгляд на телефон.

Но не стал звонить. Он знал, что я не могу лгать.

И закрутилось.

Мы получили дизайн-центр – один из лучших в Европе. Все шло в темпе. А теперь время тем более требует других подходов. То, что мы раньше делали за день, теперь надо делать в часы или минуты. Чтобы сохраниться достойно в техническом уровне, в конкуренции. Конечно, трудно, опасно торопить. Но настроение коллектива, работоспособность дизайнеров, их оптимистическое настроение крайне важно. Чтобы они верили.

Я никогда не диктовал, какой делать автомобиль. Никогда. Я ставил цель такую: я выбирал людей, давал этому, этому... Этой группе, вдвоем, втроем. И если результат был хороший, лучше, чем я представлял, вот это было здорово. Люди росли, набирались большого опыта. И теперь они меня иногда вылавливают, мы общаемся. «Вы придетете, разгромите идею, которую я делал, и уходите. Вы не говорили, как надо делать, вы только говорили, что нужно по-другому делать, делать так, как требует время. Разговоры же не просто как делать автомобиль, а как жить? Ответить на такие вопросы труднее всего».

*Уже восемь лет, как Демидовцев ушел из своего кабинета главного дизайнера, ушел от автомобиля. Но я понимаю, он по своему характеру не может не следить за тем, что происходит в мире автомобильного развития, что делается вообще вокруг.*

– До сих пор так и сохранил себя... Как сказать лучше?.. Каждый день, обязательно, начиная любую работу, я держу в мозгу автомобиль. Держу то, что не сделано. Формирую, превращаю во что-то зримое, хотя бы для себя.

А обиды?.. Они же непродуктивны. И кто у меня мои идеи отберет?

Тем более, буквально через несколько дней после «смещения с трона», К.Г. Сахаров пригласил меня. В какой-то момент он, видно, все понял и решил исправить.

– Какую бы работу ты хотел для себя? Давай помощником главного конструктора.

– Нет, я стану вашим помощником, если вы дадите согласие.

– А что ты будешь делать?

Достает лист бумаги, подвигает ко мне.

– Пиши! Пиши!

– Надо же по всей форме.

– Ничего, ты просто пиши.

Я начинаю писать. Пишу, пишу, пишу.

– Много еще там? Хватит. Давай сюда.

А этот список на сколько времени?

Я смеюсь.

– Навсегда. Ведь это бессрочная работа – созидание. Здесь возраст пенсионный не играет никакой роли. У меня вообще есть такое свойство: не помнить числа и дни недели. Зачем? Зачем эта тетрадка в клетку? Это хорошо в первом классе, а дальше можно писать просто на листе, на том, что под руку попалось, если есть что писать.

Я и так, наверное, старомодный человек, за временем не поспеваю: компьютером не пользуюсь (предпочитаю доверять собственной руке), даже мобильного телефона не имею (не люблю, когда меня звонками то и дело отрывают, а кому по-настоящему нужно – найдут).

Освободилось время, силы для моей второй ипостаси – архитектуры.

– Пришла пора часовни. Той, что стала неотъемлемой деталью предзаводской площади ВАЗа.

Марк Васильевич, была какая-то связь с вашим родным городом Павлово-на-Оке? О чем вы рассказывали в свое время: как на ваших глазах рушили вековые храмы, как с тяжким гулом падали на землю колокола...

– Это одно из первых воспоминаний детства. Храмы рушили, души разрывали людские. Канатом все огородили, а люди рвались. И вдруг ба-бах, и церковь на глазах осела. Лишь вороны осатанело кричат.

У меня до сих пор хранится фотография того взрыва – отец снял. И это воспоминание, оказывается, легло в фундамент моей души.

...Начиналось-то задолго до моего ухода с поста главного дизайнера. Как-то в субботний день Каданников пригласил меня в корпус испытателей. После обсуждения я подвел его к окну.

– Владимир Васильевич, есть идея, не могу отказаться. Как смотрите, если вот тут построить часовню?

– Чего?.. Зачем? Какую часовню?

– Так вы сами говорили: «Завод построили, наладили производство, построили дизайн-центр новый... Но вот хотелось бы в конце деятельности своей создать что-то неординарное, возвышенное.»

– Но часовня... Тут завод, заводоуправление модерновое...

– Вы другое назовите: сколько уже наших людей, наших друзей ушло из жизни. Как мы их поминаем? Сварили трапецию железную и туда, на Баныкинское.

А тут люди будут ехать на работу, увидят этот храм, и в душе у них что-то подымется, прояснится. И с работы когда едут, усталые, опять увидят что-то возвышенное, и домой придут уже более добрыми, открытыми к миру.

И там еще будет книга огромная, толстая. И независимо слесарь, уборщица или генеральный директор, каждый будет записан в эту книгу.

– Тихо! Никому не говори. Здорово!!

Так и начала рождаться часовенка. Подключил ребят наших: О.В. Краснобаева, С.Н. Богушева. Сразу близко приняла это к сердцу М.А. Исаева. Мария Акимовна Исаева приняла на себя создание барельефов, – во всей полноте и яркости проявила она свой редкий талант на строительстве Спасо-Преображенского храма, а затем церкви при Православной гимназии в шестом квартале.

В церковной архитектуре очень много своей специфики, своих вековечных канонов. Часто обращались мы за советами к московским специалистам – как раз в это время шло воссоздание храма Христа-Спасителя, многих столичных церквей. Очень помог, всегда откликался на любой мой запрос настоятель, благочинный Николай Манихин, благословил на такое благородное дело архиепископ Самарский и Сызранский Сергий, не говорю уже о директоре Православной гимназии отце Димитрии Лескине. Было от чего укрепиться нам всем духом и силами.

Эта маленькая часовенка сыграла, по-моему, колossalную роль в каком-то внутреннем, духовном омовении не только во мне, но и в тысячах других людей. Люди заходят, люди общаются, люди обращаются к памяти ушедших из этого мира. Ее все видят, это самое основное. Она успокаивает, она утверждает веру в предначертание высокое человека.

– Марк Васильевич, если уж задели мы эту тему, чем явились для вас работа над церковью, которая, о чем вы уже вспоминали, вошла в комплекс Православной гимназии в шестом квартале Автограда?

Что это, обычный архитектурный заказ или движение, порыв души?..

– Первая часовенка – идея шла изнутри.

А тут подошел ко мне молодой человек. Теперь это всем известный и всеми уважаемый отец Дмитрий Лескин, а тогда мой сосед по дому и даже подъезду, которого я знал еще школьником. Протягивает тетрадку обычную.

– Марк Васильевич, я посоветоваться. Есть ли возможность на основе этого детского сада сделать церковь?

– Дима, давай я тебе нарисую свои мысли, что это такое может быть.

Сделал я первые наброски. Они ему понравились. Потом узнаю, что в прессовом производстве уже готовятся варить из прутка решетки. «Это даже в зверинец не годится. Давай об ограде тоже подумаем».

Нарисовал. Удачная ограда получилась. Я ее рисовал, а Мария ее лепила, формы для отливок делала. Отливали же ограду чуткие мастера вазовского металлургического производства, с большим тщанием и любовью. И я внутренне всем этим все больше проникался. Переклички какие-то возникали с псковскими храмами, новгородскими, владимирскими, с их скромной непрятязательной красотой. Понимаете, о чем я? Вот всем известный Исаакиевский собор в Петербурге. Автор знаменитый – Монферран. Собор громадный. А тепла в нем нет. Императорский собор, слишком разительны диспропорции между его социальным предназначением и обычным человеком.

Нет, нам здесь нужна белокаменная церквушка, пропорциональная физическому и психологическому отношению человека к этим камням. Требовалось обязательно найти пропорцию. Не подавить человека.

Работа шла очень легко. Очень быстро сделали проект. Сложности начались потом, когда я заявил, что надо ломать – не вписываются наша церковь в имеющиеся рамки этого строения, бывшего детского сада.

Не знаю, до чего бы довело мое упорство (или упрямство, как хотите), если бы не поддержали меня побывавший здесь губернатор К.А. Титов, В.А. Вильчик и, главное, если бы не приезд в Тольятти Алексия II. Церковь тогда поднялась над землей едва метров где-то на пять, но он все-таки захотел посмотреть, – это было сверх намеченной программы. По этим мосткам хлипким, сколоченным из каких-то кривых досок, прошел, все внимательно осмотрел и благословил наши труды. Ему понравилось, и прежде всего идея – сочетание храма с учебным заведением; поколение идет по правильному пути, все это очень правильно.

Мария предложила свое направление – барельефы, орнаменты в храме. И на часовне барельефы. Мы вспомнили новгородские, владимирские храмы и решили, что это как раз то, что надо современному. И даже рабочие стали предлагать: «А вот тут можно поставить? Уж очень красиво». Эти барельефы внесли такое тепло, такую

легкость, такое умиротворение... Думай как хочешь, понимай как понимаешь. И все это переплется.

Да и решетка эта чугунная ожила, обрамила – почти 400 метров по периметру. Металлурги вазовские работали над этой оградой удивительно легко – вот уж кому благодарность колоссальная. Мария вылепила элементы, отвезли все это к металлургам: там работа кипела, бурлила. Ограда получилась легкой, как кружевной воротничок к главному храму.

И вот когда все поставили – и ограду, и орнаменты, и стены белокаменные небо подперли, и звонница проснулась, первый колокольный звон поплыл – в душу благодать снизошла. Такой благостный труд не тяготит, а возвышает.

Храм Всех Святых, в Земле Российской Просиявших рос очень быстро. В средствах задержки не ощущалось, были тысячи добровольных приношений.

Очень волнующим оказался момент установки глав, куполов. Их привезли, поставили сначала, как положено, на землю (чтобы они как бы силу земную восприняли), стали женщины их протирать – тоже по канону. Потом подъем.

Радость общая. И вдруг подбегает пожилая женщина, начинает меня обнимать:

– Мне сказали, вы создатель этого храма. Я сама в этом доме живу. Стряпала что-то на кухне, поворачиваюсь к окну – и прямо передо мной золотой купол. Сразу в душе такое поднялось!..

Я вполне понял ее. Я верю, что эти купола, этот колокольный звон, поплавший под нашим каменным муравейником, внес в души людей какую-то толику тепла, обратил их в чем-то к добру.

– А вас не беспокоит, что храм зажмет окружающими высокими домами?

– Я тут сам жил и смотрю на все с точки зрения перспективы. А произойдет непременно следующее: эти дома панельные рассчитаны на 40 лет. Их нужно будет аккуратно разобрать, не сорить... за ночь-другую тихо, спокойно вывезти и посадить травку. И вот когда дом, в котором я жил, уберут, вся красота откроется – вид на Волгу, на Жигули... Колокольному звуку сейчас, конечно, тесновато, а потом он до самой Усы, Заволжья разойдется.

– Вы остаетесь максималистом. Ни в чем не уступаете... тому, что считаете непреимлемым.

– Нельзя уступать. Раз уступил, другой. А потом себя перестанешь уважать. Себя потеряешь.

И за что мне теперь держаться? Никакой не начальник. За звание, за должность? Так у меня нынче одно осталось – пенсионер Демидовцев, свои имя-фамилия и свой нажитый годами авторитет.

В прошлом году просили помочь в реконструкции здания театра «Колесо» – по рекомендации В.В. Каданникова. Ввели в состав художественного совета. Начали мы там вместе с Марией работать.

Собрались строители, чиновники городские. Мэр:

– Ты осторожно, смотри здесь. Знаю твои фантазии. Ты накрутишь. У нас всего 20 миллионов, учти.

Я:

– Так, значит. Кровля 15, а 5 остается на ручки дверные.

– Ты думай.

– Хорошо, я согласен заняться реконструкцией, если вы мне доверяете и будете выполнять все разумные решения.

Тишина.

– Первое мое требование: все, что есть сейчас здесь, все нужно выбросить.

– Как все?

– Николай Дмитриевич, все выбросить. До бетона. Оставьте только бетонные колонны. Обнажите здание. Тогда я увижу, что с ним делать.

Каданников:

– По-моему, мы договорились слушать его. Так сказать, в разумных измерениях. Делайте.

Я:

– Все надо ломать. Вызывайте грузовики и возите; чем быстрее, тем лучше. И еще не забудьте у фасада козырек срезать.

Начальник ПромУКСа вазовского В.Л. Субач:

– Марк Васильевич, это уж слишком.

– Срежьте козырек. Иначе ничего не получится. Вы не срежете, я найду и за свои гроши ночью срежу.

Теперь вот этот фонтан. Его нужно убрать. Полностью. До грунта. До Соединенных Штатов, они там, внизу.

Удивительно, послушались, все сделали.

Начальники строительные топорщились, но подчинялись. Сантехники, электрики, – кто бы там не участвовал, стали выполнять.

А потом они начали видеть результаты. И когда уже поняли, что все получается и к открытию сезона театр полностью меняет свой облик, мне даже приходилось сдерживать чрезмерную инициативу. «Марк Васильевич, может мы гранит поменяем на такой-то?» «Мы узнали адрес, договорились литье торшеры для гардероба в Ростове заказать». Дуб несут, образцы – «Это пойдет?»

И потом, при открытии была большая радость и большая гордость. Были забыты все наши схватки и распри. Потому что была общая победа во имя общего дела.

– Марк Васильевич, Автозаводский район наконец-то приобретает какие-то объекты-доминанты. Без которых обречен оставаться безликой «селитьбой», сосредоточением домов – спален и «обслужги». Спасо-Преображенский храм, комплекс православной гимназии, явное оживление на вечном долгострое – приморской высотной гостинице.

К сожалению, общественно-торговый центр района, комплекс ДКиТ и «Руси» так не обрел законченность. Ваш взгляд на возможности формирования архитектурно-выразительной структуры Автограда.

— Спасо-Преображенский храм — интереснейшее, парадное сооружение общегородского звучания. Настоятель его, отец Валерий, — удивительная личность. В его хозяйстве железный порядок. Там каждая травинка, по-моему, под номером и заботливым контролем.

Полностью согласен со сказанным о нашем районном общественно-торговом центре. Это «недоделок», к нему присмотрелись, привыкли, но все равно терпеть, видеть это тяжко.

У меня есть проекты, что мы хотели сделать из «Руси» — у дочери в мастерской, она тоже архитектор, все развшено. Тут можно было получить великолепные торговые ряды — русский модерн. Который бы вплетался, объединил, — а не разваливал, как сейчас — доминантную диагональ «Спасо-Преображенский храм — ДКиТ — «Русь» — православная гимназия в шестом квартале».

— Не хотите ждать 50 лет, когда «Русь» и Дворец культуры и техники все равно придется преобразовывать?

— Там есть ограничение по авторскому праву. Как известно, проектировал его московский архитектор А.С. Образцов, сын «кукольника» С.В. Образцова. Он разрешил нам сделать малую реконструкцию. Кое-что уже выполнено: первый этаж по-новому закрыли, убрали сквозняки, появились небольшие уютные зальчики...

— Уровень почти столичный.

— Это все можно развивать. Но главное — общие планы. Ожерелье тех же парков — чудо было бы. Парк Победы — парк 32-го квартала с его полузараженными скульптурами по истории транспорта (а их надо было поддерживать, почистить, подновить, тем более в плане переклички с вазовским музеем техники. Великолепный можно получить ансамбль.

— И если сюда еще прибавить и парк Экзопери, сад скульптур.

— Это тоже наша работа. Я думаю, он должен, просто обязан появиться. Стать изюминкой всего прибрежного ансамбля.

У меня папок, наверное, семь наработано по саду скульптур. Это страшно интересная штука. Видели бы, как ходил по парку этот француз щупленький, Жан Марк, подаривший нашему городу свои заветные работы. «Вот здесь будет бронзовая скульптура «Волга». А здесь скульптура «Жигули».

И уже представляешь, какая это должна быть благодать. Там даже будет деревянный домик «маленького принца», в два этажа, — и на втором этаже мастерская Жан-Марка, — он даже обалдел от такого предложения. — «Неужели все это возможно?» А перед домом два озера; одно выше, другое ниже, и вода перетекает сверху вниз.

— Марк Васильевич, вы упомянули Технический музей «АВТОВАЗ». Это, знаю, тоже ваше детище. Хотя, услышав, что вы занялись им, внутренне удивился; как совместилось — сначала автомобили, потом церковная тематика, и вокруг музей разрушительной по сути своей тех-

ники: танки, ракеты, истребители, теперь вот еще боевая подводная лодка?

— Автомобильным музеем я тоже плотно занимался. Есть большие наработки.

— Я помню эскизы той «летающей тарелки», «приземлившейся» на нынешнем пустыре возле медцентра, под окнами вазовской «высотки». Очень оригинальное сооружение. Как бы оно вписалось в окружающую среду — музей истории Волжского автомобильного и тут же, возможно, постоянно действующий экспоцентр новых вазовских разработок.

— К сожалению, вопрос завис. Уж слишком смелым, непривычным он кое-кому показался.

А то, что вы сказали о Техническом музее... Я тоже поначалу, когда мне К.Г. Сахаров предложил им заняться:

— Чего?.. Уж и так эти танки, эти гаубицы, бомбардировщики мне надоели.

— А ты подумай. Ты должен увидеть этот музей по-другому.

Я пошел к С.П. Прохорову, от которого эта идея началась. Он сумел убедить, увлечь меня. И куда деваться, если вся история человечества тесно переплетена, пронизана историей развития вооружений, средств уничтожения.

Начали делать макет. Под углом, что это должно быть место и отдыха, общения, развития людей в виде парковой зоны, и что здесь найдет свое место история, в том числе история техники и история государства, его усилий, его каких-то объективных и необъективных причин, — это все тоже крайне интересно. И это будет не только военная, но и гражданская техника...

Идеи всплывали прямо по ходу создания макета. Вдруг депо железнодорожное появляется. А что такое депо? Это же интересно — старинное здание, паровозы, гудки... (У нас с Сергеем Петровичем Прохоровым полное взаимопонимание; ругаемся и тут же миримся, пожимаем руки друг другу, пьем чай, а то и что-нибудь покрепче — мировой мужик!)

Макет разрастался. Удалось получить дополнительную землю — мы тут же находили новый планшет, привинчивали болтами и начинали там мудрить (так и хочется сказать — чудить, фантазировать).

Приезжают члены градостроительного совета, человек пятьдесят, они в шоке: как, все это, — озера, холмы, — создается на месте каких-то бывших свалок?..

Все шло удивительно легко. Магистрали главные, магистрали второстепенные... появилось озеро. «Как озеро? Зачем озеро?» «Ну как зачем? Людям же всегда приятно быть рядом с водой». Этот крепостной вал вокруг озера — он из грунта, который оттуда вынут. Здесь будет сад, будет парк. Люди будут под кленами, под липами сидеть, наслаждаться зеркалом воды. Ночью все это будет сиять.

И этот поезд будет выходить из депо. Звучать будет колокол, и рупоры старинные оповестят, что поезд такой-то пойдет по маршру-

ту такому-то... И ребяташки будут радостно возбуждены, они станут по-новому понимать себя и окружающий мир.

Там, за озером крепостная башня – Мария делает оформление интерьера. Это история Руси, и в то же время сказка неожиданная. Там будет три уровня. Наверху – музей, и как бы смотровая площадка.

Перед башней ворота. Стальные, с бронзовым литьем, с масками, с кольцами... Они подаются тяжело, с усилием, а за ними тишина; мрак и из полусвета щиты, доспехи, полотнища стягов...

Камни привезли из Жигулей. Внизу самые крупные, два на два метра, потом полтора на полтора, а кверху все меньше. И когда подходишь к этой башне, то создается впечатление, что она была здесь всегда.

Вокруг холмы, валуны, и среди них несколько пушек.

Дальше великолепное озеро, и за ним это чудо – подводная лодка, основа мощной экспозиции, посвященной Военно-Морскому Флоту.

Хочу вспомнить, по слухам, историю, связанную с В.Н. Поляковым.

Я горжусь, что в свое время удалось собрать в рождающемся дизайн-центре замечательных специалистов – В.П. Семушкина, В.И. Пашко, Ю.А. Верещагина, В.Э. Степанова, В.А. Плещанова, Ю.Н. Колыхалова, О.В. Краснобаева и др. Но не менее важно было найти, подготовить рабочих (под задачи, которые нам предстояло решать. Потому что одно дело нарисовать, а другое – суметь воплотить это в материал. Тут должны быть и золотая голова и золотые руки.

Как-то приехали к нам итальянцы, – мы еще в старом дизайн-центре размещались. Так они не смогли отличить модель, изготовленную в натуральную величину из гипса, от настоящего автомобиля. Так все было тщательно вылеплено и оттонировано. Даже пытались открыть капот и двери.

Граверам нашим вообще цены нет. Как-то поручили нам сделать сувенир для А.Н. Косыгина – «Жигули», подвешенные на конвейере. Принес я показать подарок Полякову.

– Кто это делал, где?

– Наши ребята.

– А кто они такие? Где вы их нашли?

Я вас попрошу пригласить их ко мне. Я хочу с ними побеседовать.

У меня есть фотография: Поляков с граверами в его кабинете на Белорусской. Они попили чаю, побеседовали, сфотографировались, что вообще было ему несвойственно.

Виктор Николаевич потом подписал им эту фотографию – «На память о совместной работе на ВАЗе. В. Поляков».

А спроси теперь у наших дизайнеров, специалистов, когда руководство завода с ними последний раз встречалось? Боюсь, не вспомнят.

– Грустновато, конечно, все это слышать. Но мы с вами отвлеклись от затянутого путешествия в будущее, –

*и хочется верить, недалекое – большого комплекса Технического музея.*

– Сейчас задача быстрее подготовить главный павильон. Он в трех уровнях, где-то шесть метров под землей – уже перекрытия сделаны. Большой выставочной павильон, где мы хотим показать и историю автомобиля, и историю различной техники, вооружений.

– *Новый штрих появится в жизни района, города.*

– Для города, для губернии такой музей станет большой достопримечательностью. Другого такого в России не найдете. Это без всяких-всяких. Это мэр понял, это губернатор понял. Но надо достроить, хотя бы процентов на пятьдесят, чтобы все нормально начало функционировать. Пока есть процентов двадцать пять, от силы тридцать: его совершенства, его уюта, его чистоты, его красоты, – он же должен быть красивым.

Там должны посадки мощные быть сделаны – деревья, кустарники; все обустройство. И люди пойдут. В любой день. Там, между прочим, библиотека большая заложена, в главном павильоне, в основном по истории развития техники, общества. Это уже будет не окраина, не задворки города – а новый центр, новая инфраструктура, новая зона притяжения.

Даже замахнулись на монорельсовую дорогу, которая пройдет от музея к волжской набережной. А почему бы и нет? Лужков же позволил себе сделать такую на ВВЦ. Инженеры есть, строители есть, – неужели не осилим?

– *Мы опять возвращаемся к теме набережной, Прибрежного парка.*

– Важнейшее дело. На десятилетия. На целое поколение. И так уже сколько времени упустили. Видите, вот те папки проектов? Это все набережная.

Помните, как в начале 70-х сажали там, по буеракам, парк. Намечали, что у каждого деревца будет табличка; кто сажал, какое производство. Что-то выросло, что-то погибло – настоящего призора, не говорю уже о табличках, не получилось. Теперь надо наверстывать.

Мы с Марией исходили Прибрежный парк вдоль и поперек, столько нафотографировали: бронзовые сосны, березовые рощицы – как у Куинджи. Красотища! Но как тут все реконструировать? Придут строители с бульдозерами – останется ли что-нибудь?

Слыши из уст ведущего архитектора:

– Если что мешать станет – вырубим. Потом новое посадим.

Я Н.Д. Уткин:

– Николай Дмитриевич, выпусти строжайший указ. Чтобы ни одно дерево, ни один куст... Создать специальную группу и зарегистрировать все посадки. Сосна такая-то, береза такая-то, дуб такой-то... Расстояния такие-то. Вылез сорняк – выруби сорняк, увези, выровняй грунт, сохрани последний кусок земли святой. Здесь должна сохраниться дорога к храму памяти нашей – о наших предках, о старом Ставрополе.

Эту перекличку старого и нового города, ушедшего, нынешнего и будущего я хотел бы провести в своем проекте – вот несколько папок ждут своего часа.

Визитной карточкой прибрежной зоны должен стать Маяк – пись с прописной буквы, потому что это и символ и целый комплекс. Тут и музей, тут и ресторан, и кафе, и смотровая площадка.

Сейчас в Волгу уходит от берега бетонная эстакада – покрашенная чудовищной розовой краской, и где почему-то регулярно уродуют узорные чугунные решетки.

Так вот, перед Маяком, это метров за 200-300, будет сооружена звонница, арка с тремя проемами, и в них будут висеть три колокола, – в память о Ставрополе, наша просьба о прощении, о том, что мы сделали тут, даже не ведая о последствиях.

За набережную у меня душа болит. Уговариваю мэра нашего: соберите художников, писателей, социологов, журналистов, соберите совет; чтобы не только архитекторы, но чтобы включить общий опыт, общую энергетику.

И чтобы без суеты, без показухи зряшной. Приглашать лишь тех, кому есть что сказать. Я вот частенько вспоминаю Валерия Серафимовича Лопатина, бывшего главного архитектора города. Какие у нас душевые, внятные, полезные разговоры бывали. Вот здесь, у меня в мастерской его место было – чай пили всегда. Приезжал чуть ли не каждую неделю: «Примите выжатый лимон. Я хоть здесь подышу воздухом творчества». Добрейший был человек. Но запутался, в сети попал.

Я у него всегда чувствовал радость поиска «самого-самого» нужного, полезного городу решения. А те, кто пришел после него – сюда не заглядывают. Они какие-то жесткие. Неинтересен я им. Там, кажется, другой интерес, свой конкретно.

А набережная должна резко отличаться от находящейся выше промышленной застройки. Она должна стать, послужить примером ближайшего обновления всего района. Я никого не упрекаю: в семидесяти стояла задача быстро дать пристойное жилье десяткам тысяч заводчан. Это было великолепно. Это было здорово. Но в ближайшее время все это придется переделывать. Я уже говорил, что меня занимают проблемы предстоящей разборки, замены не отдельных элементов, но целых домов, кварталов. Это не выдумка, не выпендреж. Отпущененный им физический и моральный срок износа подходит к пределу. Когда мы разбирали тот же детский сад в шестом квартале, возводя церковь, – а он был из панельных конструкций. И вот от закладных деталей, имевших при строительстве толщину 18 миллиметров, осталось едва – 10, все ржавчина съела. И теперь узлы расходятся. Представьте, что будет, если наши детские сады, наши 16-этажки «складываться» начнут. У меня часто бывают архитекторы из Москвы. Мы боимся ближайших лет.

Не говоря о том, что сами взгляды архитектурные, отношение к современному городу меняются. Города наши должны стать другими. Они должны стать более теплыми, уютными, красивыми, для

всех групп и поколений жителей. И уж ни в коем случае, возвращаясь к набережной, здесь не должно возникнуть тольяттинского «Нью-Детройта», «Нью-Чикаго» или «Лас-Вегаса» местного разлива. Здесь не может быть стекляшек – небоскребов или завлекательно-порочных казино. А такие идеи почему-то всплыли вдруг последнее время на поверхность, под влиянием, как понимаю, новых застройщиков-обустройщиков этой зоны. Нельзя такого допустить. Потомки нам не простят. Это святое место.

*– Марк Васильевич, а как вы относитесь к президентской премии, к встрече с В.В. Путиным?*

– Все было так неожиданно. Позднее только узнал, что тут наш Союз дизайнеров подсуетился. Из трех кандидатов, которых по нашему ведомству выставляли (и то веещь невиданная, вспомнили о дизайнерах впервые), выбрали меня, провинциала. Честь, конечно, огромная.

Позвонили из Москвы. Ольга Владимировна – референт Путина.

– Марк Васильевич, номер в гостинице «Россия» вам заказан. Оттуда два шага до Кремля. У вас костюм есть? (Ну, думаю, за кого меня принимают?).

– Есть. Но можно не в костюме? Жарко, лето.

– Вы все-таки его возьмите. А что у вас есть?

– Ну, брюки хаки, рубашка, – жатая, но купленная давно. Я ее сегодня ночью отгладил.

Она хочет.

Так со смехом наше знакомство – сначала заочное, а потом и очное – состоялось.

Она встретила меня у входа в Кремлевский дворец.

– Марк Васильевич, проходите в зал, прямо вперед. Первый ряд для представителей правительства. Но вы не обращайте внимания. Где выберете, – только снимите бумажку с фамилией, – там и садитесь. Сегодня не их награждают, а вас. Они сядут сзади.

Оглядываюсь. Масса знакомых – по телевизору, по кино, журналам – лиц. Рядом со мной Тихон Иванович Хренников, известный композитор.

Вдруг входит Путин. Лихо. Такая стремительная походка, чуть враскачу.

Подошел к трибуне. Поздоровался. Поприветствовал. Сказал, что рад провести этот день с нами. Поблагодарил за работу. Дескать, мы помогаем восстановлению России. В новом времени, новом изложении и так далее.

Говорил просто. Хорошо говорил. Мне понравилось. Что не получается – то не получается, что получается – то получается...

Потом началось вручение наград. Некоторые подходили к микрофону, говорили, благодарили.

Называют мою фамилию. Подхожу. Мне вручают это, вручают то, вручают еще – целая гора: адрес, награда от президента (краси-

вая такая серебряная штука в коробице), потом еще знак от президента, в маленькой коробочке.

Неожиданно это все поползло, коробочка поехала, и на пол. Конфуз. Путин наклоняется.

— Владимир Владимирович, я сам подниму. У меня еще нет радикулита.

Улыбки. Напряжение спало. Я решил воспользоваться моментом.

— Разрешите вас поблагодарить и пригласить в Тольятти.

— Как появится возможность — обязательно. Я очень много слышал о городе, о заводе вашем.

Чуть позднее, когда официальная часть завершилась и банкет начался, я рискнул пробиться через кольцо обступивших, буквально взявших в осаду президента. Пытавшихся на ходу с ним что-то обговорить, решить. Особенно питерцы по-боевому, по-свойски себя вели. А мне что терять? Тем более, что Путин сам протянул фужер с шампанским. Как он меня назвал?.. Не тольяттинцем, а что-то типа самарчанина, самарца... Я же за свое:

— Владимир Владимирович, вы должны приехать к нам обязательно. Вы бы увидели по-настоящему что такое дизайн, его значение для страны. В Тольятти построен дизайн-центр, где можно проектировать любые транспортные средства, от трамвая до самолета.

— Это очень интересно...

Тут меня оттеснили. Ладно, и на том хорошо. Спасибо!

Тем более, — я же мужик терпкий, — уже думал, как использовать награду президента, чтобы поддержать, помочь открытию в нашем городе высшей школы дизайна, над которой столько бьется Н.И. Кузнецов.

Что-то пока ютится в политехе, в лицее искусств (который мы, кстати, создавали вместе с В.В. Сафоновым, а теперь там все рушится).

Дизайн нельзя понимать как временную моду. К сожалению, у нас все спонтанно. Это люди, это индустрия серьезная. Человечество уже дозрело до него и отказываться не собирается. Вспомните, как приезжал в 1986 году на ВАЗ М.С. Горбачев и сказал, что Волжский автомобильный вполне может стать законодателем моды в мировом автомобилестроении. На следующее утро все газеты страны уже писали о дизайне, а мы быстренько подготовили документы и создали новую творческую организацию — Союз дизайнеров. Дизайн товара — это идеология всегда.

Один из постулатов моей жизни: надо анализировать и четко позиционировать себя в том времени, в котором ты находишься. Что ты должен сделать! Твоя миссия в этой короткой жизни. Твои обязанности — не зарплата, а обязанности, твой долг перед временем, ради чего ты сюда приведен.

И еще — не ссылаться, не прогибаться под обстоятельства. Другое дело, считаться с ними, учитывать их. Но это уже тактика, а не стратегия. Себе не изменять.

Я вот вначале сказал, что отошел от автомобильного дизайна. Но это лукавство. Как от мыслей о деле своей жизни уйдешь? Каждый день к этому возвращаюсь. Как бы не был увлечен архитектурными проектами.

Дизайн-центр, его организация, его люди... Есть тут специалисты, которые, боюсь, могут не повториться, и которые сегодня мучаются от неполной востребованности своей. А это муки, поверте, посильнее мук творчества. Собрать тот коллектив было трудно. Но сохранить, развить — будет еще труднее.

В период появления нашего автогиганта мы были лидерами, по крайне мере в Союзе. Мы были победителями. На нас ориентировалась. Даже западный автоМир к нам настороженно приглядывался.

Прошли годы. Сегодня десятки тысяч машин, производящихся в зарубежье, пополняют наш рынок. Мы наглядно, ощутимо, и зачастую болезненно, чувствуем жесткие условия жизни по законам капитализма. И очень ли стоит радоваться, что мы остались по сути единственными в России? Не стало «Москвича», не стало «Запорожца», не стало, фактически, горьковских легковых автомобилей.

Прочитал чье-то высказывание: если 15 лет разрушали, то для восстановления потребуется минимум 70 лет. Сейчас это ощутили уже авиаконструкторы, работники космической промышленности, железнодорожники, не говоря уже об автостроителях и наших смежниках. Даже мы, дизайнеры, потому что в тольяттинских школах (я уже не говорю о Дворцах пионеров, как они раньше назывались — где они теперь?) ликвидированы кружки юных дизайнеров, юных архитекторов... Исчезают кружки, исчезают секции, закрывается лицей искусств... В чьи же руки мы все передадим? Кто будет это развивать? Хотя понимаю, для отверточной сборки ничего такого не требуется.

Можем ли мы что-то противопоставить такой тенденции вытеснения с рынка?

Да, изучать автомобиль, что-то улучшать в нем, — это хорошо, это необходимо. Но при таких подходах мы никогда не догоним тех же японцев. Ни по времени, ни по новизне, — мы всегда будем сзади. И больше будем отставать, чем догонять.

Хотя еще сравнительно недавно нам казалось, что мы догоняли. Во Франции, в Европе продавалось громадное количество автомобилей «Нива». Мы оказались с «Нивой» как «Фольксваген» со своим «Жуком». Но после мы не смогли найти такую модель. А она должна была быть.

Выскажу в общих чертах идею, которая может показаться кому-то и бредовой. Почему мы выпускаем лишь «бесполый», а по сути мужской автомобиль? Ведь мы живем в двуполом мире и нельзя с этим не считаться. У меня много знакомых женщин, водящих автомобили. Я спрашиваю: «Он удовлетворяет вас?» — «Далеко не во всем. То же зеркало хотелось бы иметь побольше. С более широким обзором. А приборов поменьше. И еще было бы идеально, чтобы мне никогда не нужно было открывать капот».

Вот уже готовый социальный заказ, готовая программа работ, и это можно еще развивать. Нет, мы будем сомневаться...

Из высказанного: нам не следует ни в коем случае повторять то, что делает Европа. Мы должны развернуть свои взгляды на автомобиль, на русский автомобиль. Французский не получится, японский не получится, немецкий, английский не получатся!!!

*– А тут еще китайцы наступают.*

– И наша сфера рынка сокращается до нуля. Сейчас нужно круглосуточно, без выходных и отпусков, хотя бы в течение года неустанно заниматься будущим завода. Нужно предельно четко определить – какой нам нужен автомобиль, что от нас ждет потребитель, что от нас ждет человек в Европе?

В ходе своих зарубежных контактов, часто бывая в командировках, я слышал: «Зачем нам ваш автомобиль? Скопированный с наших, но только опоздавший лет на десять. Дайте русское нам. Мы знаем, мы ценим вас. Ваше наследие, вашу культуру». Мне говорили это на ФИАТе, на «Рено», на «ИталоДизайн».

*– Но автомобиль, как продукт цивилизации, интернационален. И здесь идет процесс глобализации.*

– Да, они рационализируют все. У них кризис сбыта – и в этом качестве мы им как нельзя кстати. Колossalный российский рынок.

Или окончательно поставить крест на собственной автомобильной промышленности и десятках связанных с ней отраслей? Что уже

происходит на наших глазах. Стагнация, засыхание на корню, умирание.

Но мы же молодое предприятие. Нам всего 40 лет. Наш технический, творческий потенциал еще далеко не исчерпан. Главный конструктор обязан иметь не один вариант новый модели, а три-пять вариантов. Для оценки и отбора руководством, общественностью – и временем. Для этого и создан вазовский научно-проектный комплекс, и в частности дизайн-центр площадью 23 тысячи квадратных метров – для одной модели в два-три года это много-вато! Вот тут будет процесс борьбы и развития, тут определяется, кто прав. Мы должны создавать автомобиль, который требуется потребителю, а не тот, что выгоден, удобен производителю.

Искать пути прорыва, рывка на марше, надо не келейно, не силами лишь 15-20 «автозаконодателей» на 22-м или 23-м этаже «высотки», а с привлечением самых широких кругов общественности, заводчан, науки, если она у нас еще осталась. А я знаю, что есть идеи, есть талантливые люди. Только надо их собрать, выслушать, – с готовностью понять и воплотить. Нужно искать свою национальную модель своего автомобиля, искать свой «ключ». А в свою очередь это позволит решить гораздо более важную задачу, общественную – дать каждому ощущение востребованности, смысл жизни и труда. Во имя этого нельзя жалеть никаких усилий.