



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА ОАО «КАМАЗ»

№3 (3641)  
27 января 2012 г.

# ВЕСТИ КАМАЗА



## Критерий истины

Лин-тренеры  
получили сертификаты

2

## Юрий Герасимов:

«Нас объединяет качество»

3

## Завтра для чемпиона

Как вырастить победителя

4

ЧЕЛОВЕК ДЕЛА



## Вячеслав Шабалов. Человек и самолёт

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Фото: Николай БРИК

Из-под пера этого человека выходили аэросани, дельтапланы, мотокультиваторы, тепловые системы и множество другой техники, необходимой как для творческого развития вообще, так и для развития энергетики «КАМАЗа» в частности.

А началось всё как раз с самолёта. Авиамодель с резиномоторным двигателем была первой игрушкой, изготовленной руками 15-летнего Славы. Принцип действия и конструкция были описаны в популярном тогда среди молодёжи журнале «Юный техник». Смастерить его можно было из подручных материалов — сосновых реек, резины от велосипедных камер, винта. «Пружина» из резинового жгута, раскручиваясь, приводила в действие винт, а он задавал вектор движения всей модели. Самолёт летел!

Радость ликования в лихвой окупала все хлопоты, связанные с его изготовлением. Дальше — больше, Слава часами пропадал в гарячке районной больницы, которым заведовал отец его друга Женьки. Дядя Коля с удовольствием обучал паденков работе на станках, слесарному делу. Из рук юных умельцев выходили то аэросани, то моторная лодка на чём по лесу с ружьёшком погоняла, то моторная лодка на базе тракторного пускача — для рыбалки на реке Шешме.

Когда пришло время выбирать будущую профессию, Вячеслав, приехавший к родственникам в Казань, отправился знакомиться с вузами. В КАИ как раз в это время проходила открытая выставка-семинар достижений коллектива этого института. Было там и множество самолётов самых различных моделей, в разработке которых принимали участие выпускники этого престижного вуза.

Всё! Выбор был сделан. Подготовиться к поступлению ему помог школьный учитель математики Шагит Касымов. Сибгатуллин. Пять лет пролетели как один день, учиться на факультете систем автоматического управления и приборостроения летательных аппаратов было легко и интересно.

В 1973 году выпускник В.В. Шабалов получил по распределению направление в Центральное конструкторское бюро машиностроения, потом переехал в его филиал в Оренбург. Там Вячеслав Викторович увлекся дельтапланеризмом. Планеры проектировали и изготавливали вместе с коллегами, а летали на них с гор Южного Урала:

— Чтобы конструкция была лёгкой, её приходилось

делать из дюралевых трубок, купол шили из дакрона, — вспоминает он. — Дельтаплан — это ощущение свободного полёта. На Южном Урале условия для этого самые подходящие, а природа какая!.. Любовь к авиации сохранилась и по сей день.

В Набережных Челнах семья Шабаловых перебралась в 1976 году. Супруга Люба устроилась в НТИ, а Вячеслав Викторович — в конструкторское бюро Управления главного энергетика. Предприятие было предназначено для комплексного решения энергетических задач «КАМАЗа» и экологических проблем. В его структуре были включены проектно-конструкторское бюро и производство, где воплощались идеи.

На новом месте работы Вячеслав Шабалов прошёл путь от начальника конструкторско-технологического отдела до главного инженера. Одной из первых его разработок был электростатический фильтр для очистки воздуха от промышленных выбросов. По предложению заказчиков фильтры не раз модернизировали — делали стационарными, мобильными, малоабаритными. Эти установки и сейчас работают на заводах «КАМАЗа» и других предприятиях автопрома.

Немало оборудования, сделанного по эскизам Вячеслава Викторовича Шабалова, сертифицировано и запущено в серийное производство и в энергетической сфере деятельности. Одних вентиляторов было освоено 26 моделей, в том числе выпускались установки для взрывоопасных объектов хи-

тической, нефтхимической и нефтеперерабатывающей промышленности. Он также один из авторов модели энергосберегающих светильников, потребляющих гораздо меньшие электроэнергии при одинаковых показателях по световой отдаче. К тому же свет эти приборы дают ровный, не пульсируют: этот вредный фактор удалось устранить благодаря электронной пускорегулирующей аппаратуре. Сейчас на заводах «КАМАЗа» установлено более 11 тысяч светильников, произведённых в цехе этого предприятия. Два типа светильников запатентованы.

Для совместного предприятия «СНН-КАМАЗ Индустрия» коллектив конструкторов под его руководством разработал и внедрил

в производство кондиционеры каркасно-панельные с системой автоматического управления микроклиматом в производственных помещениях. Сейчас для «КАМАЗа» изготавливаются системы индукционного нагрева воды и газификации жидкой углекислоты.

Два года назад главным инженером предприятия стал ученик Вячеслава Шабалова — Владимир Александрович Курганов, а у специалиста, уважающего сложные технические задачи, появилось больше времени для их решения.

— Вячеслав Викторович — это инженер, успешно работающий как в качестве конструктора, так и проектировщика, — считает генеральный директор ООО «КАМАЗ-энергомонт» Илья Вафин. — Такое сочетание встречается нечасто, ещё реже попадаются люди с неутолимой жаждой творчества. Именно такие и находят изящные, а порой и парадоксальные решения самых сложных проблем.



В «КАМАЗ-энергомонте» поступил срочный заказ — необходимо собрать маслохладитель для кузнецкого завода. В том, чтобы оборудование получилось высокоеффективным, заинтересован и заместитель главного инженера Вячеслав Шабалов, и начальник механосборочного участка Владимир Анинин

НОВОСТИ

## Новые коленвалы для двигателей Cummins

На кузнецком заводе Металлургического комплекса ОАО «КАМАЗ» будут выпускать коленвалы для двигателей Cummins, собираемых на совместном предприятии «КАММИНЗ КАМА» в Набережных Челнах.

На предприятии успешно завершена работа над освоением поковки коленчатого вала. Благодаря вкладу конструкторов и технологов кузнецкого завода новый продукт отличается более лёгкой и изящной геометрией.

Напомним, что в конце прошлого года на заводе состоялся аудит Cummins Inc. Он подтвердил, что поковки, произведённые на камазовской «кузнице», соответствуют всем требованиям, предъявляемым к комплектующим для двигателей Cummins. Кроме того, опытная партия заготовок прошла механическую обработку на заводе двигателей и получила одобрение. В результате было принято решение о серийном выпуске детали. В феврале объём поставок коленвала должен составить 300 штук, а к апрелю на кузнецком заводе его планируют увеличить до 800.

## А впереди — дизель

На «КАМАЗе» подведены итоги проверки состояния культуры производства в четвёртом квартале 2011 года.

Комиссия, как и прежде, оценивала состояние культуры производства по 13 параметрам, но в связи с введением нового стандарта предприятия изменились требования к содержанию и оформлению рабочих мест с точки зрения соблюдения экологического законодательства и санитарных норм, охраны труда, информационного обеспечения качества выпускаемой продукции, состояния и внедрения системы «Б5». Особое внимание обращала комиссия на наличие информационных стендов «Безопасность» в бригадах.

Первое место в первой группе соревнующихся было присвоено коллективу завода двигателей. Директор предприятия Юрий Герасимов и председатель профкома Хаким Минагимов были награждены переходящим Кубком и Почётной грамотой. Звание «Завод высокой культуры производства» дизелистам в прошлом году было присвоено три раза. Второе место занял коллектив автобомильного завода, третье — ЗАО «Ремдизель».

Во второй группе соревнующихся первое место занял коллектив ООО «КАМАЗ-энергомонт», второе завоевал «Челнинводоканал».

## Далеко ходить не надо

На прошлой неделе в отдалённом АБК-4 завода двигателей был открыт пункт питания. Теперь работники этого корпуса, а их более 250, не придётся ходить в основную столовую предприятия, которая расположена от них в 20 минутах ходьбы.

Пока пункт питания снабжается буфетной продукцией. Там продаются чай, кофе, выпечка, яйца, сметана, печенье. Но планируется, что в пункте питания установят оборудование, линию раздачи, а это значит, что люди будут обеспечены горячими обедами.

НАШ ДЕПУТАТ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ

## Приглашаю на приём

Дорогие камазовцы!

В первую очередь, я хочу поблагодарить вас за поддержку и доверие, которые вы мне оказали в ходе голосования на выборах в Государственную Думу Российской Федерации. Благодаря вашим голосам у «КАМАЗа» теперь есть свой представитель в высшем законодательном органе страны. Но, чувствуя вашу поддержку, я в полной мере отдаю себе отчёт, какая высокая ответственность возложена вами на меня.

Особенность текущего момента в том, что нынешняя Государственная Дума, в отличие от Думы предыдущего созыва, стала многосторонней. Это повышает политическую конкуренцию и, как следствие, качество продукта, который «выпускает» Госдума — законов.



Ни для кого не секрет, что в результате дёбельских выборов 2011 года партия власти потеряла в парламенте определённое количество мест. Хорошо это или плохо? Мне кажется, это позитивный факт. Почему? Приведу простой пример. В Комитете по промышленности, членом которого я являюсь, 13 депутатов, пять из них представляют «Единую Россию», пять коммунистов, два спарвливоросса и один депутат

из ЛДПР. Таким образом, ни у кого нет численного большинства, и провести решение «весом», как это

— опираясь на профессионализм, убеждения и глубину владения вопросом. Такой подход по мне, я давно живу

по этим правилам и рада, что здесь, в Госдуме РФ, буду работать на привычных мне условиях борьбы и жёсткой конкуренции.

На первом заседании Комитета я выступила с инициативой о создании подкомитета, отвечающего за автомобильную промышленность, и возрождение экспернского совета по инновационному развитию автомобилестроения. Планирую пригласить к совместной работе в нём экспертов отрасли, научных обществ, представителей автопрома и производителей компонентов и создать межотраслевую площадку для формирования и обсуждения стратегии развития автопрома в условиях вступления в ВТО.

Я очень рада, что мою кандидатуру также выдвинули для участия в Парламентской

дегрессии деятельности я буду учить мнения многочисленных участников Содружества Независимых Государств (МПА СНГ) и в рабочую (трёхстороннюю) группу по со-вершеннствованию межбюджетных отношений.

Уважаемые камазовцы, в ходе предвыборной деятельности, во время наших встреч я обещала, что мы вместе будем обсуждать наиболее значимые для развития нашего региона, города и «КАМАЗа» проекты законов и государственные программы развития. И в своей законотворческой деятельности я буду учить мнения многочисленных участников Содружества Независимых Государств (МПА СНГ).

Кроме того, с 1 февраля начнёт работу моя общественная приемная, в которую вы сможете обратиться по личным вопросам.

Альфия Когогина

## Наша справка:

Депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации шестого созыва Альфия Гумаровна Когогина избрана по федеральному списку Всероссийской политической партии «Единая Россия» от Республики Татарстан и закреплена за следующими административными территориями Республики:

— Менделеевский муниципальный район;

— Тукаевский муниципальный район;

— Автозаводской район муниципального образования «Город Набережные Челны».

А.Г. Когогина — член фракции «Единая Россия» в Государственной Думе Федерального Собрания РФ, Комитета Государственной Думы Федерального Собрания РФ по промышленности, входит в рабочую (трёхстороннюю) группу по совершенствованию межбюджетных отношений в Российской Федерации, входит в состав Комиссии Регионального политического совета Всероссийской политической партии «Единая Россия» по работе с общественными объединениями. Кроме того, кандидатура А.Г. Когогиной выдвинута для участия в Парламентской Ассамблее государств-участников Содружества Независимых Государств (МПА СНГ).

Приём избирателей по личным вопросам проводится в общественной приемной по адресу:

РТ, г. Набережные Челны, пр-т А. Рубаненко, д. 7 (3/18).

Время приёма: вторник с 13 до 17 часов;

пятница с 10 до 12 часов.

Запись на приём ведётся помощником депутата Татьяной Михайловой Гавадзиной ежедневно по тел. 8 (8552) 37-45-49.

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 45-23-30, 6-88-99

www.kamaz.ru

## ПОДРОБНОСТИ

## Критерий истины

Ольга ЕРАШОВА  
Фото: Николай БРИК

Учиться можно бесконечно. Вот и более двух десятков камазовских лин-тренеров, на прошлой неделе получивших сертификаты «Кайзен Института» европейского образца, понимают необходимость приобретения в дальнейшем новых знаний. Но в любом процессе есть этапы, на которых происходит остановка – чтобы оценить наработки и сделать новый вдох. Практика даже в XXI веке остаётся критерием истины.

Прикладной характер проекта подготовки лин-менеджеров декларировался с самого начала. Под этим углом зрения мы решили проанализировать финишный момент вручения дипломов.

### «Гибкий» бак

Проект «Маяк» на автомобильном заводе стал важной, но не единственной точкой приложения знаний – умений – навыков обучавшихся. Со всей серьёзностью отнеслось к предложению стать пилотной площадкой и предоставить фронт для развертывания проектов руководство прессово-рамного завода. Серьёзность эта выразилась уже в том, что в качестве тем оно не побоялось обозначить свои «глибые» (они же – «исторические») проблемы.

Устранение течи в топливных баках – один из таких учебных проектов, реализованных под руководством Ирины Крохмаль (которая, заметим, вообще работает в Металлургическом комплексе «КАМАЗа»).

В гембе, куда мы идём на презентацию, матрица «автокачество», применённая её командой, видна, что называется, в натуральную величину.

Проведя картирование операций и выявив наиболее проблемные места, команда сделала ряд «простых» шагов. По-иному установки неровно стоявший станок, предоставили возможность автономного от общего оборудования подключения компьютера, поменяли пол. Придумали приспособления, с помощью которых баки теперь затаскиваются на испытательные стенды, несколько модернизировали сварочные машины. Всё – чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-



Уменьшить дефекты при транспортировке оказалось вполне реальным

что гораздо важнее, чем показатель экономического эффекта.

### В режиме «онлайн»

Возвратившись в зал совещаний ПРЗ, лин-менеджеры презентовали каждый свой проект, укладываясь в пять минут. О наиболее интерес-

в проекте. У каждого из нас было по два-три проекта, и для себя я сделал вывод: не стоит гнаться за одним крупным, потому что, участвуя в нескольких более мелких, но разных, можно применить разные инструменты наиболее полно и выбрать наилучшие эффективные.

Артём Жиленков – консультант по развитию Продуктивной системы «КАМАЗ»:

– Расчёт логистических потоков, движение материалов, внешняя и внутренняя логистика, расчёт партий, минимальных запасов, увязка всего этого с быстрой переналадкой – не будь проекта, я, вероятно, всё-таки перепрнупил бы необходимые знания, но на это ушло бы неизмеримо больше времени, сил, поисков. Сейчас знаю ответы на многие вопросы, проект по логистике получит продолжение на ПРЗ, и, кроме того, у меня сейчас открывается новый – уже на кузнецном заводе. Сертификат Лин – это и вышение личного статуса, и те универсальные знания, которые применимы на любом камазовском предприятии. Запомнилось ещё и отношение рабочих. Оно менялось в сторону позитива, а в одной из бригад нас вообще встретили с распространёнными объятиями: «О, вы хотите нам помочь?» и сами активно стали участвовать в внедрении системы ТРМ.

### Общий итог по нашей просьбе подводят руководитель ПРЗ Александр Рыбаков:

– Считаю, нашему заводу крепко повезло, что именно наш «плацдарм» был выбран базовым: удалось с помощью этих учебных проектов решить множество своих производственных проблем, бытовавших десятилетия. Но, кроме прямого экономического эффекта (более 8,5 млн рублей, снижение НЗП на 80 млн рублей, снижение рекламаций по качеству), высококлассные лин-менеджеры в процессе обучения щедро делились своими знаниями с рабочими, мастерами, бригадами, начальниками цехов – произошли большие кадровые улучшения. Поначалу дело шло довольно туго, но удалось направить всё в нужное русло. Главная ценность – процесс обучения сразу стали улучшаться производственные процессы. Мы это сразу почувствовали. Теперь главное – прописать все результаты, стандартизировать и не допустить отката назад.



Виктор Лоскутов (в центре с микрофоном): «Мы начали с обучения людей, создали команду, определили программу и цели проекта. Обсуждали каждый день»

ный инструмент, которым мы раньше не занимались, – признаётся заместитель директора завода по техническому контролю Виктор Лоскутов. – Не все сразу поняли новые требования, без потери в команде не обошлось. Но результаты удивили всех: в четыре раза сократилась дефектность, процент FTT (предъявления продукции с первого раза – О.Е.) вырос до 97%. Уже подтверждён экономический эффект – 250 тысяч рублей.

Поняв, что с внедрением всех названных мер у каждого выросла заработка плаата, рабочие стали союзниками. В декабре на топливные баки не поступило ни одной рекламации.

– Обратите внимание, – комментирует по ходу дела

нам ещё предстоит проинформировать читателей. А сейчас после выступлений мы попросили получателей сертификатов поделиться: что они почерпнули во время учёбы лично для себя и как применимы полученные ими знания в дальнейшей работе?

### Владимир Арженцов – заместитель председателя КРПС:

– Считаю, очень повезло, что этот проект реализовывался по времени синхронно с проектом «Маяк»: как только заканчивалась сессия, все отправлялись на автомобильный завод. Всё-таки, потому что практически все в «Маяке» были задействованы, во-вторых, это была уникальная возможность только что полученные знания сразу при-



Консультант первого заместителя генерального директора ОАО «КАМАЗ» Андрей Зырянов (первый слева) отныне – лин-менеджер, обладающий сертификатом европейского образца

председатель КРПС Игорь Медведев. – Много лет эта

менять на практике. Более того, фактически обучение кратко превысило те 20 человек, что были заявлены

– отметил Игорь Медведев.

– Успех – самый важный

мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с работой над улучшениями приходилось управляться в жёстком ритме сетевого графика: план есть план.

– Мы научили людей не скрывать проблемы, а видеть, поднимать их, искать способы решений и добиваться успеха, – как итог отмечает Ирина Крохмаль.

– Успех – самый важный мотивирующий фактор.

– «Автокачество» – но-

важно, чтобы избавиться от смесений, вмятий и прочих «бородатых» дефектов. Из «вортокачества» некачественную продукцию уже не выпускали. При этом с

## СЛОВО - ДИРЕКТОРУ



## Юрий Герасимов: «Нас объединяет качество»

Наталья ГАРИПОВА

Итогом ушедшего года и перспективам нынешнего была посвящена встреча директора завода двигателей Юрия Герасимова с коллективом предприятия, состоявшаяся 25 января.

Опорными пунктами доклада стали основные направления работы предприятия: безопасность, качество, исполнение заказов, затраты и корпоративная культура.

## Безопасность

Её директор предприятия оценил двояко. С одной стороны, завод двигателей по итогам года стал лучшим по культуре производства. А с другой стороны, в 2011 году наблюдался рост количества несчастных случаев на производстве: с шести в 2010 году до 11 в 2011 году. Исходя из этого, Юрий Герасимов заявил, что безопасность будет приоритетным направлением работы в этом году, что в стремлении выполнить производственные задачи и планы нельзя упускать этот вопрос.

## Качество

Юрий Иванович с удовлетворением сообщил, что в минувшем году в разы было уменьшено количество рекламаций. В статистике удовлетворённости потребителей качеством продукции автогиганта двигатель

получил наивысший балл – 7,6, в то время как у МАЗа набралось 6,9 балла, у КРАЗа – 5,5, у УралАЗа – 5,8, у иномарок – 7,4.

«В 2012 году перед нами стоит задача повысить свои обязательства по качеству. Мы должны снизить на 25% уровень рекламаций на новые агрегаты. И это реальная цель, которая нащему сложенному коллективу по силам. Мы должны делать всё, чтобы с завода выходил качественный продукт», – отметил руководитель.

## Исполнение заказов

Завод двигателей в 2011 году выпустил продукции более чем на 28 млрд рублей. Финансовый план на 2012 год требует от движковцев ещё более серьёзной отдачи – выпустить продукции более чем на 33 млрд рублей.

«Это амбициозные цифры, нам всем нужно работать, устранив препятствия, чтобы добиться хороших результатов по итогам 2012 года», – напутствовал коллектив директор завода двигателей.

Особое внимание он уделил перспективам изготовления раздаточной

динамики роста заработной платы, то фонд заработной платы по отношению к 2010 году вырос на 26%. Планируется, что в 2012 году этот темп роста будет сохранён.

## Корпоративная культура

Одной из основных задач, стоящих перед предприятием, Юрий Герасимов назвал за-

коробки 6522 собственного производства. «Здесь мы должны зарекомендовать себя, показать, что способны делать качественное изделие, поскольку раздаточная коробка – это объёмы нашего будущего производства, причём объёмы серьёзные», – сказал Юрий Герасимов.

Говорил директор и о производстве двигателей стандарта «Евро-4». Он сообщил, что в России отложен ввод параметров «Евро-4» на автомобильном транспорте. Но это не отразится на планах завода двигателей, подготовка производства будет продолжаться в полном запланированном объёме.

Затраты

В 2012 году стоит задача выйти на безубыточность и выполнить запланированные мероприятия по снижению затрат. В минувшем году завод двигателей значительно перевыполнил план по мероприятиям, снижающим затраты.

Тут же зашла речь о численности персонала. Произошло увеличение количества работников в 2011 году на 180 человек. Что касается

## Три вопроса от редакции

По окончании мероприятия мы попросили Юрия Герасимова ответить на блиц-вопросы редакции, поинтересовавшись мнением директора об изменениях, произошедших на предприятии за последнее десятилетие.

## – Изменились ли работники завода двигателей, их отношение к работе за последние времена?

– Я считаю, что за это время возросла уверенность камазцев в руководстве автогиганта. Открытость перед персоналом топ-менеджеров «КАМАЗа», адекватные действия в кризисный и посткризисный периоды привели к тому, что у людей появилось доверие к руководству и уверенность в правильности принимаемых решений. Это основное достоинство.

## – Что вы можете сказать о роли рабочего и роли директора на современном предприятии?

– Мы регулярно слушаем соцопросы, исходя из них, видим, что качество выпускаемой продукции стало более значимым, приоритетным для рабочих. Нет той погони за штуками, что была раньше. Да, мы выполняем план, но при этом не забываем о качестве. И, как следствие, идёт снижение рекламаций.

Я считаю, что именно такой параметр как качество объединяет на предприятии всех: и рабочих, и линейных руководителей, и директора.

## – Работает ли сейчас на предприятии социальный лифт, механизм которого был нарушен в 90-х?

– Сегодня уделяется много внимания молодёжи. Более того, ни в коей мере не признака достоинства старшего поколения, мы делаем ставку на молодых. Они активно участвуют во внедрении производственной системы «КАМАЗ», проекта «Маяк».

Что касается социального лифта, то на заводе двигателей он действует. Выпускники нашего технического колледжа работают начальниками цехов, многие линейные руководители – молодые ребята, которые достойно справляются со своим делом.

## ДИСЦИПЛИНА

## За опытом – на автомобильный

Количество нарушений трудовой дисциплины, пропускного и внутриобъектового режима в ОАО «КАМАЗ» в 2011 году, по сравнению с предыдущим годом, уменьшилось на 13%.

Оптимистичная статистика, озвученная директором департамента экономической безопасности Сергеем Плохушко, стала поводом для серьёзного разговора, состоявшегося на совещании в профсоюзном комитете. Дело в том, что при снижении на 13% количества нарушений, связанных с выносом материальных запасов, на 16% увеличилось количество случаев задержания работников в нетрезвом виде и проноса ими спиртных напитков.

Значительно снизить количество нарушений удалось коллективам автомобильного завода – на 14%, завода двигателей – на 7%, ОАО «КАМАЗ-Металлургии» (ныне Металлургического комплекса) – на 23%, Логистического центра – на 6%. Единственным предприятием, на котором наблюдалась рост правонарушений – на 33% – стал прессово-механический завод.

Особенно настораживает тот факт, что повышение уровня количества нарушений произошло после планомерного их уменьшения, длившегося около десяти лет, – подчеркнул Сергей Владимирович.

– Я бы рекомендовал перенимать опыт работы у ваших коллег с автомобильного завода. Комиссия, анализирующая там причины нарушений трудовой дисциплины, не только тщательно разбирает каждый случай, но и

оперативно оповещает о принятых решениях всех работников завода.

Хотелось бы также отметить плодотворную работу руководства и профсоюзного комитета Логистического центра. Коллектив этого предприятия был создан всего три года назад, и за это время удалось наладить работу по профилактике правонарушений. О её результативности говорит статистика – количество выносов-вывозов материальных ценностей уменьшилось с 74 до 71 случаев, недовложений-перевозок – с 67 до 57 случаев, задержаний в состоянии опьянения и с проносом спиртных напитков – с 11 до 8 случаев.

Директор департамента экономической безопасности попросил председателей профсоюзных комитетов активнее принимать участие в работе по профилактике нарушений трудовой дисциплины.

– Мы должны больше внимания уделять созданию благожелательной, доверительной атмосферы в коллективах, – сделал вывод председатель профсоюзного комитета ОАО «КАМАЗ» Гумер Нуретдинов. – Так или иначе, но все случаи воровства, недовложений, пьянства происходят на наших глазах, а они влекут за собой печальные последствия как для самого нарушителя, так и для всего коллектива.

## КАДРЫ ДЛЯ «КАМАЗА»

## Студенты, а уже конструкторы

Гузель ГАТИНА

Фото: Николай БРИК

Первые студенты машиностроительного образовательного кластера «КАМАЗ» – КГТУ (КАИ) в этом году покинут стены альма-матер. Диплом бакалавра получат более 50 студентов четвёртого курса, в их числе Дмитрий Новиков и Ян Ильченко. Эти ребята – будущие камазовские инженеры – знают процесс производства камских грузовиков не понаслышке и гордятся этим преимуществом перед обычными очниками. А ещё они будут первыми студентами со специальностью «Конструкторско-технологическое обеспечение автоматизированных машиностроительных производств». В преддверии Дня студентов мы спросили у них, каково им учиться в системе МОК. К нашей беседе также присоединился и третьекурсник Александр Соколов.

– Расскажите, где и как проходит ваше обучение в условиях производства, допускают ли вас до ответственных участков?

Я Ильченко: Производственную практику мы проходили различными подразделениями «КАМАЗа». Сейчас мы с Димой Новиковым участвуем в проекте «Перспективные транспортные средства», который не входит в программу основного обучения. Это совместный проект «КАМАЗа» и КАИ. Он предусматривает создание нового автомобиля КАМАЗ в 2014 году.

Дмитрий Новиков: Да, это КАМАЗ, представленный в сентябре прошлого года на выставке «Ком-Транс» в Москве. Отдел, в котором мы работаем, занимается сборкой трёхмерных моделей, созданием прототипа нового грузовика.

Под руководством Евгения Макарова, главного конструктора и руководителя проекта «Создание перспективных семейств автомобилей КАМАЗ» мы занимаемся вспомогательной работой – от перевода двухмерных моделей в рабочие чертежи, которые можно потом принимать в работу, и потому чаще всего это изучение нормативных документов.

Перемонти награждения «знатоков», прошедших впереди, по словам Сергея Плохушко, отныне станут в департаменте традиционной. А сегодня ДЭБ в очередной раз сам даёт мастер-класс – по Производственной регулировке. Активно пользуемся образовательными услугами РИПТИБа, а через портал РОСТа каждый сотрудник вправе выбрать свою программу и двигаться в направлении её освоения в приемлемом для него ритме. Помимо семинаров, развитие получают и более современные формы – вебинары. Двое наших руководителей обучаются в ЛИНКе. Учёба внутри отделов более специфическая. Основной акцент при выборе тем – их практическая нужность в работе, и потому чаще всего это изучение нормативных документов.

Черемония награждения «знатоков», прошедшая впереди, по словам Сергея Плохушко, отныне станет в департаменте традиционной. А сегодня ДЭБ в очередной раз сам даёт мастер-класс – по Производственной регулировке. Активно пользуемся образовательными услугами РИПТИБа, а через портал РОСТа каждый сотрудник вправе выбрать свою программу и двигаться в направлении её освоения в приемлемом для него ритме. Помимо семинаров, развитие получают и более современные формы – вебинары. Двое наших руководителей обучаются в ЛИНКе. Учёба внутри отделов более специфическая. Основной акцент при выборе тем – их практическая нужность в работе, и потому чаще всего это изучение нормативных документов.

– Выстроенная система обучения – разные



студенты МОК становятся инженерами не за партами, а на заводах

и новая система. Учитывая ваше мнение в организации учебного процесса?

Я.И.: Представители Корпоративного университета «КАМАЗа» часто нас посещают, проводят анкетирование, задают вопросы о том, куда бы мы хотели пойти на практику, устроиться в востребованные на заводах. Приятно, что нам уделяют повышенное внимание.

А.С.: Да, к нам относятся по-особому, это почувствовалось сразу. Мы же не только практику проходим на заводах. К нам с лекциями приходят руководители «КАМАЗа», приезжают профессора из Казани. Их было видно, как они гордятся тем, что поучаствовали в создании нового грузовика. Меня это очень впечатлило, и я тоже хотел приложить руку к разработке следующего автомобиля.

Я.И.: Для меня главное, чтобы на рабочем месте было тихо, чтоб был я, компьютер и задача, которую мне необходимо решить. Какая будет работа, конструкторская или технологическая, я сейчас не знаю. Это зависит от того, что мне будет ближе к моменту написания дипломной работы. Наша специальность такая, что перед нами открыто много дорог. И чем старше курс, тем больше для нас открывается возможностей.

– Вы уже решили для себя, в каком подразделении с «КАМАЗом» хотите работать после окончания учёбы?

А.С.: Пока учился, я много думал, что именно мне подойдёт. В итоге нашёл то, что мне интересно. Я хочу изучить английский и арабский языки, чтобы при-



за учёбу! Главный специалист ОЗИ Алевтина Гайкова избрала целью своего (первого в этом году) семинара Программу «Качество-2012». В этом объёмном документе каждый работник ДЭБа вычленил информацию по своему направлению деятельности, ведь специфика работы департамента как раз и заключается в том, чтобы в числе первых знать «всё обо всём».

– Выстроенная система обучения – разные

студенты МОК становятся инженерами не за партами, а на заводах

и новая система. Учитывая ваше мнение в организации учебного процесса?

Я.И.: Представители Корпоративного университета «КАМАЗа» часто нас посещают, проводят анкетирование, задают вопросы о том, куда бы мы хотели пойти на практику, устроиться в востребованные на заводах. Приятно, что нам уделяют повышенное внимание.

А.С.: Да, к нам относятся по-особому, это почувствовалось сразу. Мы же не только практику проходим на заводах. К нам с лекциями приходят руководители «КАМАЗа», приезжают профессора из Казани. Их было видно, как они гордятся тем, что поучаствовали в создании нового грузовика. Меня это очень впечатлило, и я тоже хотел приложить руку к разработке следующего автомобиля.

Я.И.: Для меня главное, чтобы на рабочем месте было тихо, чтоб был я, компьютер и задача, которую мне необходимо решить. Какая будет работа, конструкторская или технологическая, я сейчас не знаю. Это зависит от того, что мне будет ближе к моменту написания дипломной работы. Наша специальность такая, что перед нами открыто много дорог. И чем старше курс, тем больше для нас открывается возможностей.

– Вы уже решили для себя, в каком подразделении с «КАМАЗом» хотите работать после окончания учёбы?

А.С.: Пока учился, я много думал, что именно мне подойдёт. В итоге нашёл то, что мне интересно. Я хочу изучить английский и арабский языки, чтобы при-



занимался на «КАМАЗе» изготавлением диванов. В номере газеты «Вести КАМАЗ» от 27 августа 1996 года писали, что мягкие уголки



работникам предприятия давали в счёт зарплаты. Сейчай уже нет автомобилестроительного завода, как нет и цехов товаров народного

потребления. Зато главный

конвейер «КАМАЗа» полностью

загружен, а камазовцы получают деньги, а не диваны.

радио «Маяк» 106,9 FM в 11.30, 13.30, 17.30  
«Авторадио» 101,5 FM в 10.15, 15.15, 20.15

## ВЫПУСКИ «ВЕСТИ КАМАЗА»

## СПОРТПЛОЩАДКА

## Завтра для чемпиона

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА  
Фото: Николай БРИК

Церемонию награждения участников и победителей Спартакиады-2011 прервал телефонный звонок. Несколько секунд напряжённой тишины – и... ликование: «Мой сын – чемпион мира по каратэ!» Ольгу Торкан – главного специалиста, а по совместительству спортивного инструктора команды центральной бухгалтерии, поздравляли дружным сообществом единомышленников. Корреспондент «ВК» решил пригласить маму трёхкратного чемпиона мира 12-летнего Максима на нашу «спортивную площадку», чтобы узнать секреты воспитания, ведь характер победителя нужен не только в спорте.

**– Ольга Юрьевна, сколько лет ваша семья шла к этой победе?**

– Максим начал заниматься каратэ-до с шести лет. Первая большая победа была завоёвана в 2008 году на чемпионате Европы в Праге, он стал трёхкратным бронзовым призёром. Через год такого же результата добился в Белгороде на чемпионате мира. В апреле 2011-го Максим был признан чемпионом России, а в декабре этого же года, в день, когда чествовали победителей нашей, камазовской, Спартакиады, по телефону сообщили о том, что стал абсолютным чемпионом мира, завоевав «золото» в трёхличных первенствах.

Я считаю, что настрой на победу должен быть не только на татами. Максим стремится быть первым и в учёбе, а это непросто, ведь он получает знания в лицее № 78 имени А.С. Пушкина. Требования к учащимся там очень высокие, ребятам необходимо готовить рефераты, доклады, открывать и защищать проекты.

**– Почему решили вступить на этот путь?**

– С одной стороны, «вививато» случайное стечени обстоятельств – в спортзале детского сада, куда ходил Максим, занималась группа по карате. Евгения Васильевна Наумова пригласила нас, заглянувших на огонёк, на

занятия. За два с небольшим года она правильно поставила ему технику, а затем порекомендовала перейти к своему сенсесе Виталию Скворцову.

С другой стороны, и я, и мой муж очень любим спорт. Каждый, несмотря на большую занятость, находит время для регулярных занятий в тренажёрном зале, я веду для работников завода двигатель занятия по аэробике. Летом в выходные дни мы все вместе катаемся на велосипедах, зимой ходим на каток.

**– У вас тоже есть свои рекорды?**

– Если говорить о личных достижениях, то это моя «бронза» в забеге представителей предприятий города в «Кроссе нации» в этом году. Если о командных – активное участие сборной центральной бухгалтерии в камазовской Спартакиаде. Найти людей, увлечённых спортом, в центральной бухгалтерии было непросто, удалось это сделать лишь после того, как в состав нашего коллектива влились заводские «отделения». Самым удачным было выступление на камазовском Дне молодёжи. Объединившись со специалистами ДТОиРП, мы заняли первое место, обыграв 39 команд. Воодушевившись победой, поехали на туристический слёт. Надеюсь, теперь будем активными участниками

этых соревнований.

А самым значимым был старт легкоатлетического забега Спартакиады. Вы бы знали, как трудно скомплектовать команду, в которую входят четыре возрастные категории!

В прошлом году мы не участвовали в соревнованиях по шахматам и плаванию, в этом году будем стремиться восполнить эти пробелы.

**– Как вы считаете, чемпионский характер – это дар небес или предмет постоянной шлифовки?**

– Это очень сложная ежесуточная работа. Каждый день у всех членов нашей семьи расписан по минутам. Особенно трудно в период подготовки к соревнованиям, тренировки в это время увеличиваются до трёх-четырёх часов, при этом необходимо обеспечить правильный режим питания. Если у сына возникают вопросы по учёбе, консультативную помощь может оказать папа Максима Эдуард – он хорошо разбирается в точных науках.

А летом специально для детей, занимающихся у Виталия Скворцова, тренера ДЮСШ «Кэмп», организуется спортивный лагерь для закалки силы и духа. На лесной поляне разбивают палатки, причём дети и родители живут раздельно. Ребята тренируются по три раза в день, родители отвечают за жизнеобеспечение лагеря. В конце смены проводится аттестация, ребятам, успешно прошедшим все испытания, присваивается очередной кю – разряд. У Максима сейчас второй кю, что соответствует коричневому поясу.

Надо ли говорить о том, что двухнедельное проживание в спартанских условиях – это испытание не только для детей, но и для родителей, зато это время мы все становим-



чатом за жизнеобеспечение

и заодно дружной семьей.

Выезд на соревнования – это отдельная история. Для достижения максимального результата необходима и моральная, и материальная поддержка. В конце декабря, когда проходил чемпионат мира в Белгороде, за Максима болели и его одноклассники, и мои коллеги. На этот раз выступления сына увенчались победой. Но ему только 12 лет, впереди большой путь...

## Родители – это ты

– Чтобы добиться хороших результатов, необходимо усердно трудиться, – считает тренер Максима Торкан, мастер спорта России Виталий Скворцов. – Максима отличает стремление к победе, он всегда готов к упорной и напряжённой работе.

Всегда посчастливилось побывать на концерте. Я как раз работал на стройке литейного завода. Сколько зрителей там было, сказать сложно, может быть, около трёх тысяч. Туда пришли, на-верно, все, кто знал, что будет выступать Высоцкий, – вспоминает Николай Бахтызин.

– Был я и в ДК «Энергетик», где он с труппой Театра на Таганке давал спектакль «Добрый человек из Сезуана».

Когда закончилось представление, я побежал за кулисы,

## ТАЛАНТЫ И ПОКЛОННИКИ

## «В Челны намылясь...»

Гузель ГАТИНА

Молодой Владимир Высоцкий на сцене и, как обычно, с гитарой. Такой образ часто всплывает в памяти, когда говорят о творчестве великого актёра, барда, автора сотен стихов и песен. Именно таким он и запечатлён на чёрно-белой фотографии, сделанной в 1974 году. Это момент его выступления на площадке строительства литьевого завода «КАМАЗ». Тогда, по словам очевидцев, несколько тысяч челнинцев пришли послушать своего кумира.

Этот снимок, сохранившийся в архиве нашей газеты, мы показали поклонникам творчества Владимира Семёновича, которые собрались на традиционном вечере памяти 25 января во Дворце культуры «КАМАЗ». Они поделились с нами воспоминаниями, которые на-вяли им эта фотография.

Высоцкого встретил прямо в дверях гримёрной. Я говорю:

«Волода, вы меня извините, дайте ваш автограф». Он мне: «Нет проблем». И подпишивает листочек из записной книжки, потом второй. Я ему третий подсовываю, он говорит: «Ты собрался ими торговать, что ли?»

– «Я, конечно, вернусь, весь в дружьях и мечтах...»

Почему-то эта песня ассоциируется у меня с фотографией, – улыбаясь, говорит инженер-технолог Валентина Сухова. – Я только недавно поняла, что его стихи – это вся наша жизнь. Возьми любовь, в них от первого лица описана наша молодость со всеми её радостями и недостатками. И какие правильные слова подбирает Высоцкий!

– Каждый раз я прихожу в Челны намылясь, – и будет наш театр кочевым, и уличным (к чему мы и стремились), – поведал нам поэт и писатель Виктор Гладков.

– А вторая шуточная песня «Письмо торговца ташкентскими фруктами», где в конце Высоцкий пишет: «...Вы ведь были на «КАМАЗе»: фрукты нет. А в этот раз

посещение 10-летию Театра на Таганке. Там есть такая фраза: «Ох, мы поездим! Ох, поколесим! В Париже мечтая, а в Челны намылясь, – и будет наш театр кочевым, и уличным (к чему мы и стремились)», – поведал нам поэт и писатель Виктор Гладков.

– Я помню эту фотографию, по-моему, она сделана в августе или сентябре на что.

– Мне посчастливилось побывать на том концерте.

Я как раз работал на стройке

литейного завода. Сколько

зрителей там было, сказать

сложно, может быть, около

трёх тысяч. Туда пришли, на-верно, все, кто знал, что будет

выступать Высоцкий, – вспоминает Николай Бахтызин.

– Был я и в ДК «Энергетик», где он с труппой Театра на Таганке давал спектакль «Добрый человек из Сезуана».

Когда закончилось представление, я побежал за кулисы,

Высоцкого встретил прямо в дверях гримёрной. Я говорю:

«Волода, вы меня извините, дайте ваш автограф». Он мне: «Нет проблем». И подпишивает листочек из записной книжки, потом второй. Я ему третий подсовываю, он говорит: «Ты собрался ими торговать, что ли?»

– «Я, конечно, вернусь, в

весь в дружьях и мечтах...»

Почему-то эта песня ассоциируется у меня с фотографией, – улыбаясь, говорит инженер-технолог Валентина Сухова. – Я только недавно поняла, что его стихи – это вся наша жизнь. Возьми любовь, в них от первого лица описана наша молодость со всеми её радостями и недостатками. И какие правильные слова подбирает Высоцкий!

– Каждый раз я прихожу в Челны намылясь, – и будет наш театр кочевым, и уличным (к чему мы и стремились), – поведал нам поэт и писатель Виктор Гладков.

– А вторая шуточная песня

«Письмо торговца ташкентскими фруктами», где в конце Высоцкий пишет: «...Вы ведь были на «КАМАЗе»: фрукты нет. А в этот раз

посещение 10-летию Театра на Таганке. Там есть такая фраза: «Ох, мы поездим! Ох, поколесим! В Париже мечтая, а в Челны намылясь, – и будет наш театр кочевым, и уличным (к чему мы и стремились)», – поведал нам поэт и писатель Виктор Гладков.

– Я помню эту фотографию, по-моему, она сделана в августе или сентябре на что.

– Мне посчастливилось побывать на том концерте.

Я как раз работал на стройке

литейного завода. Сколько

зрителей там было, сказать

сложно, может быть, около

трёх тысяч. Туда пришли, на-верно, все, кто знал, что будет

выступать Высоцкий, – вспоминает Николай Бахтызин.

– Был я и в ДК «Энергетик», где он с труппой Театра на Таганке давал спектакль «Добрый человек из Сезуана».

Когда закончилось представление, я побежал за кулисы,

Высоцкого встретил прямо в дверях гримёрной. Я говорю:

«Волода, вы меня извините, дайте ваш автограф». Он мне: «Нет проблем». И подпишывает листочек из записной книжки, потом второй. Я ему третий подсовываю, он говорит: «Ты собрался ими торговать, что ли?»

– «Я, конечно, вернусь, в

весь в дружьях и мечтах...»

Почему-то эта песня ассоциируется у меня с фотографией, – улыбаясь, говорит инженер-технолог Валентина Сухова. – Я только недавно поняла, что его стихи – это вся наша жизнь. Возьми любовь, в них от первого лица описана наша молодость со всеми её радостями и недостатками. И какие правильные слова подбирает Высоцкий!

– Каждый раз я прихожу в Челны намылясь, – и будет наш театр кочевым, и уличным (к чему мы и стремились), – поведал нам поэт и писатель Виктор Гладков.

– А вторая шуточная песня

«Письмо торговца ташкентскими фруктами», где в конце Высоцкий пишет: «...Вы ведь были на «КАМАЗе»: фрукты нет. А в этот раз

посещение 10-летию Театра на Таганке. Там есть такая фраза: «Ох, мы поездим! Ох, поколесим! В Париже мечтая, а в Челны намылясь, – и будет наш театр кочевым, и уличным (к чему мы и стремились)», – поведал нам поэт и писатель Виктор Гладков.

– Я помню эту фотографию, по-моему, она сделана в августе или сентябре на что.

– Мне посчастливилось побывать на том концерте.

Я как раз работал на стройке

литейного завода. Сколько

зрителей там было, сказать

сложно, может быть, около

трёх тысяч. Туда пришли, на-верно, все, кто знал, что будет

выступать Высоцкий, – вспоминает Николай Бахтызин.

– Был я и в ДК «Энергетик», где он с труппой Театра на Таганке давал спектакль «Добрый человек из Сезуана».

Когда закончилось представление, я побежал за кулисы,

Высоцкого встретил прямо в дверях гримёрной. Я говорю:

«Волода, вы меня извините, дайте ваш автограф». Он мне: «Нет проблем». И подпишывает листочек из записной книжки, потом второй. Я ему третий подсовываю, он говорит: «Ты собрался ими торговать, что ли?»

– «Я, конечно, вернусь, в

весь в дружьях и мечтах...»

Почему-то эта песня ассоциируется у меня с фотографией, – улыбаясь, говорит инженер-технолог Валентина Сухова. – Я только недавно поняла, что его стихи – это вся наша жизнь. Возьми любовь, в них от первого лица описана наша молодость со всеми её радостями и недостатками. И какие правильные слова подбирает Высоцкий!

– Каждый раз я прихожу в Челны намылясь, – и будет наш театр кочевым, и уличным (к чему мы и стремились), – поведал нам поэт и писатель Виктор Гладков.

– А вторая шуточная песня

«Письмо торговца ташкентскими фруктами», где в конце Высоцкий пишет: «...Вы ведь были на «КАМАЗе»: фрукты нет. А в этот раз