



СЕРГЕЙ КОГОГИН:

“Я СОЗДАЮ КОМАНДУ УПРАВЛЕНЦЕВ НА БЛИЖАЙШИЕ 10 ЛЕТ”

О кадровых изменениях на “КАМАЗе” сегодня не говорит разве что ленивый. Во избежание всевозможных кривотолков прокомментируем эти изменения мы попросили генерального директора ОАО “КАМАЗ” С. Когогина.

— Ничего сверхъестественного не произошло. Это текущая работа. С моей точки зрения, за тот период, что я проработал на “КАМАЗе” - а это почти три года, - мы стабилизировали свое положение на рынке, восстановили высокую репутацию компании. С нами теперь считаются не только в России.

Сейчас перед нами стоит задача выхода на новый этап развития “КАМАЗа”. Конечно, в этом случае в руководство корпорации и составляющих ее предприятий должны прийти те люди, с кем я буду работать много лет.

Можно сказать, что именно сейчас началось формирование команды, которая способна проводить изменения на “КАМАЗе”. Очевидно, что те, кому далеко за шестые-десят, если и в силах решать какие-то локальные задачи, то уже не в состоянии заниматься проблемами перспективного развития. Поэтому на смену им будут приходиться руководители современного типа. Это объективный процесс, требование времени и сегодняшней ситуации.

Именно с этим связано новое назначение Павла Павловича Полторыхина. У него огромный опыт, прекрасное знание предмета работы и самого “КАМАЗа”, просто невозможно это переоценить. Но сегодня пришло время руководителей иного типа, поэтому первым заместителем генерального директора назначен Васил Кадымович Каюмов.

Каюмов - хороший менеджер, мобильный, сумел отлично поставить свою работу на ЗМА. Поэтому я предложил именно ему заняться вплотную работой по грузовым автомобилям, учитывая все те успехи, кото-

рых он сумел добиться в организации производства на заводе микролитражных автомобилей.

Ну, а потенциал П. Полторыхина мы будем использовать там, где он может принести наибольшую пользу: в программе реинжиниринга. Не секрет, что мы должны сократить свои земельные участки, поскольку это касается оптимизации налоговых платежей, оптимизации затрат. Если проехать между автомобильным заводом и НТЦ, там расположены огромные пустующие площади. Это земля, за которую “КАМАЗ” до сих пор платит все налоги, но использовать ее в обозримом будущем мы просто не собираемся, она нам не нужна.

В ближайшее время мы обязаны привести свои расходы в соответствие с реальными доходами. Эта задача и будет поставлена перед Полторыхиным, и, я думаю, что он справится с ней блестяще. Когда он работал первым замом и возглавлял комитет по сокращению затрат, то добился хороших результатов. И здесь сумеет организовать работу так, чтобы все на “КАМАЗе” поняли и помогли выполнить поставленную задачу.

Процесс омоложения топ-менеджмента будет продолжаться и дальше, я буду формировать команду, которая сможет работать на “КАМАЗе” на перспективу, не менее 10 лет непрерывно.

Что касается Ильшата Галиахметовича Хазиева, надо сказать, что это очень способный человек, но работа с кадрами, с людьми требует несколько иного, более деликатного подхода. Что касается его дальнейшего трудоустройства, то сейчас он выбирает, какое из поступивших предложений принять.

ЖИЛЬЕ — КАМАЗОВЦАМ

30 камазовцев в среду, 6 апреля, получили квартиры, все они — участники программы молодежного строительства.

Ключи новоселам-заводчанам вручал заместитель генерального директора ОАО «КАМАЗ» по управлению персоналом и организационному развитию Жамиль Тагиров. А всего в этот день ключи от собственного жилья получили 105 челнинских семей. Такого массового заселения в республике еще не было со времен строительства «КАМАЗа».

Автоград в Татарстане — лидер по реализации молодежной программы строительства. Из 1700 квартир 600 получили челнинцы, такой информацией поделился министр по делам молодежи и спорту Марат Бариев. Во многом подобных результатов удалось достичь благодаря участию в программе предприятий города. В качестве достойного примера в республике называют ОАО «КАМАЗ». Автогигант в виде первоначального взноса передал незавершенные объекты, стоимость которых оценивается в четыре миллиона рублей. И, таким образом, работники «КАМАЗа» получили возможность улучшить жилищные условия вне очереди. Участие Камского завода в молодежной программе строительства, по словам Жамиля Тагирова, будет продолжено.

Камазовцы, которые получили ключи в среду, будут жить в доме 48/06 (блок Г). Почетные гости посетили квартиру работников ОАО «КамПрЗ». Владимир (наладчик) Гулина (кладовщик) Булатовы поженились пять лет назад, сейчас у них двое детей. Сыну Артуру четыре года, а дочери Олеся — всего месяц. Напомним, ранее по этой

программе квартиры получили более 50 работников автогиганта — в домах 18/01 и 40/13-А.

НОВЫЙ ВЗАМЕН СТАРОГО

Презентация нового проекта “КАМАЗа” под названием “Trade In” состоялась 1 апреля в департаменте лизинга для руководителей сервисных центров ОАО “КАМАЗ” из разных регионов России.

Об особенностях и преимуществах новой программы рассказали генеральный директор ОАО «КАМАЗ»техобслуживание» Рашит Калимуллин, главный конструктор по ремонту НТЦ Федор Петров, заместитель директора департамента лизинга Анатолий Маршалов, руководитель Аналитической службы Борис Морозов. Сервисным центрам предложено начать реализацию проекта как пилотного. Актуальность и востребованность новой схемы реализации автомобилей, смысл которой — “новый автомобиль взамен старого”, отметили все выступившие на презентации. Главный инженер Набережночелнинского автоцентра Даниил Марданов подчеркнул, что предложенные сервисным центром “Методические рекомендации” — первый документ, в котором наиболее полно описаны взаимовыгодные отношения всех субъектов проекта «Trade In». В интересах клиентов рассмотрены разные варианты этих взаимоотношений.

Для внедрения проекта образована рабочая группа, в состав которой вошли специалисты ОАО “КАМАЗ”техобслуживание», ОАО “ТФК”, НТЦ, камазовских департаментов лизинга, экономики, информационной политики, а также

представители Набережночелнинского и Башкирского автоцентров. Сейчас специалисты КТО заняты активной работой по продвижению новой схемы реализации техники КАМАЗ непосредственно в регионы.

«НЕФАЗЫ» ДЛЯ ШАХТЕРОВ

Чуть больше полугода назад, 10 августа 2004 года, на кемеровской Площади Советов выстроилась колонна из 50 новых автобусов марки «НефАЗ».

В те дни область готовилась ко Дню шахтера, и первые автобусы из очередной партии, полученной в лизинг по губернаторской программе «Транспорт», стали своеобразным подарком областного руководителя Амана Тулеева кемеровчанам и жителям области.

На дворе 6 апреля, но картина в центре Кемерова во многом схожа с прошлогодними событиями. Все на той же площади, также колонной, стоят «НефАЗы». Правда, теперь их заметно больше: сразу 71. Да и внешний вид машин немного изменился. В очереданиях кузова прямые углы уступили место мягким линиям — таких еще нет даже на маршрутах в Набережных Челнах.

Объединяет два эти дня одно: кемеровская программа «Транспорт» действительно работает, в областном центре уже сегодня каждый второй пассажирский автобус — камазовский.

Важнейшую роль в установлении тесных связей между угольным центром Сибири и «КАМАЗом» сыграл заводской департамент лизинга. Условие покупки техники оказались «по зубам» кемеровской администрации только пото-

му, что автозавод, будучи производителем техники, смог предложить кемеровчанам самую выгодную схему лизинга автобусов. Два крупных лизинговых контракта были подписаны в прошлом году. Прижились в Сибири «НефАЗы» еще и потому, что у «КАМАЗа» есть в Кемерове надежный представитель: «Кемеровский автоцентр КАМАЗ».

19 «НефАЗов» с мягкими откидными сидениями ушли в различные города Кузбасса, они будут работать на междугородных маршрутах. Остальные 52 достались транспортникам Кемерова.

“КАМАЗ” — САМЫЙ ЧЕСТНЫЙ

Акционерное общество “КАМАЗ” - один из добросовестных налогоплательщиков города. Такую информацию на днях озвучила руководитель челнинской налоговой инспекции Лилия Гатина.

За прошлый год налоговики во все уровни бюджета мобилизовали почти пять миллиардов рублей. Основную часть из них составили платежи предприятий машиностроения и металлургии, торговли, строительства, пищевой промышленности, транспорта и ЖКХ. По-прежнему бюджетобразующим предприятием Челнов считается “КАМАЗ”, за автогигантом — Картонно-бумажный комбинат. В целом же налоговые сборы за прошлый год выросли на 26 процентов, среднереспубликанский показатель на порядок ниже — 19 процентов. При этом налоговая недоимка по-прежнему существенная, она по итогам 2004 года составила 169 миллионов рублей.

КОРОТКИЕ ВЕСТИ

Вчера, 7 апреля, в КДК “КАМАЗа” прошел праздничный вечер, посвященный чествованию команды “КАМАЗ-мастер”. наших спортсменов поздравили генеральный директор ОАО “КАМАЗ” Сергей Когогин, Премьер-министр республики Рустам Минниханов, заместитель председателя Государственной Думы Олег Морозов, глава администрации города Ильдар Халиков. По традиции, с концертной программой выступила группа “Любэ”. Подробности читайте в следующем номере.

Затраты, вызванные прохождением обязательного предварительного медосмотра при трудоустройстве на “КАМАЗ”, отныне будут компенсироваться. На днях на автогиганте вышло распоряжение о постановлении соответствующего содержания.

На “КАМАЗе” объявлен конкурс на лучший проект, который позволит улучшить качество выпускаемой на заводе продукции. Свои идеи и предложения можно высылать на электронный адрес molodezh@kamaz.org. Авторы трех лучших проектов получат денежные премии в размере 100 тысяч рублей.

6 и 7 мая камазовская молодежь примет участие в городском военно-спортивном слете. Цель мероприятия — патриотическое воспитание молодежи, в программе — спортивные соревнования и различные конкурсы.

Глава города Ильдар Халиков выступил в Госдуме на парламентских слушаниях. Речь шла о монетизации льгот, о ходе выполнения закона 122. Халиков заявил, что подобные реформы ни в коем случае нельзя проводить без учета мнения региональных властей.

Ничего невозможного нет! Проект “КП-154” сегодня смело можно назвать сбывшейся мечтой. КП-154 призвана стать заменой ныне преобладающей КП-152 и потеснить немецкую коробку от “Цанрад Фабрик”.

Стр. 2

“Конкретный” тягач В НТЦ шутят, что конструктор — человек, который получает задание разработать три разных автомобиля и трактор одновременно. И иногда ему это удается.

Стр. 3

В мире все реально Виртуальный и реальный миры пересекаются. В этом уверены все, кто занимается трехмерным моделированием и проектированием автомобилей.

Стр. 3

Если ты полюбишь Север... Конструкторы, технологи, производственники и испытатели в конце 70-х сделали все, чтобы дать “путевку в жизнь” северному КАМАЗу. Но обстоятельства сложились не в пользу уникального проекта.

Стр. 3

Бег с барьерами Между Западом и нами существует технологический разрыв. Но если лет 5-7 назад об этом говорили с тоской и досадой, то теперь каждый чувствует: разрыв заметно сокращается.

Стр. 4

На компьютере не нарисуете Пять лет назад газового двигателя для КАМАЗа не существовало. Но рынок требовал новый мотор, и “КАМАЗ” стал участником федеральной программы по использованию природного газа.

Стр. 4

В армию с “КАМАЗа” Сейчас на заводах корпорации трудится полторы тысячи ребят призывного возраста. 220 из них отправятся на воинскую службу этой весной.

Стр. 7

Неправильная молодежь Челнинская молодежь настолько отбилась от рук, что чиновники, призванные работать с молодыми горожанами, вынуждены просить о помощи депутатов.

Стр. 7

25 лет — не шутка! 1 апреля крупнейший вуз Челнов — КамПИ — отметил свой первый “взрослый” юбилей.

Стр. 7

Футбол 6 апреля в Брянске с местным “Динамо” футболисты “КАМАЗа” провели матч 3 тура чемпионата России, который закончился со счетом 0:0.

Стр. 8

Когда абсолютного превосходства достичь невозможно, вы должны добиться относительного в решающей точке за счет умелого использования того, что имеете.

Карл фон КЛАУЗЕНИЦ

ПЕРВУЮ ЛИНИЮ ЧЕРТИТ КОНСТРУКТОР

Ольга ЕРАШОВА

Во всех автомобильных фирмах мира, равно как и на “КАМАЗе”, творцами и созидателями всего нового, краугольным камнем философии компаний, их истории и перспективы являются конструкторско-экспериментальные службы. На заре эпопеи “КАМАЗа” одной из первых зарождалась служба конструкторов, в которую вливались опытные специалисты, принесшие дух автомобильных заводов всей страны, вчерашние студенты, жаждущие результатов и творческих побед. Всех нужно было объединить одной целью, в результате чего и должен был появиться коллектив со своим характером, творческим почерком и знаниями.

Его организатором стал первый главный конструктор “КАМАЗа” Владимир Наумович Барун. С его именем связаны лучшие разработки в отечественном автомобилестроении. Начиная с 1977 года, в УГК ежегодно разрабатывалась новая модель или модификация автомобиля. В 1986 году по инициативе министра автомобильной промышленности В. Полякова на “КАМАЗе” создается Научно-технический центр, в состав которого, наряду с технологическими и исследовательскими службами, входит Управление главного конструктора. Целью создания НТЦ было объединение усилий конструкторов и технологов в разработке и освоении новых автомобилей.

Сегодня тысячный коллектив Научно-технического центра ОАО “КАМАЗ”, который возглавляет главный конструктор Данис Валеев, отмечает свое 35-летие. В короткой и насыщенной истории “КАМАЗа” эта дата - повод для раздумий, анализа, прогнозов и, конечно, воспоминаний. Но она - не подведение черты, а начало нового этапа в истории предприятия.



Взгляд Даниса Валеева на историю, проблемы и перспективы развития НТЦ не назовешь взглядом с высоты: нынешний руководитель “мозгового центра” автозавода и по должности, и по сути вот уже 10 лет является главным конструктором ОАО “КАМАЗ”.

- Данис Хадиевич! Вы приехали на “КАМАЗ” в числе представителей первой, “стойливой волны”, по окончании Московского автомобильно-дорожного института. Какие, по вашему мнению, главные ценности удалось создать и сохранить в конструкторской службе за три с половиной десятилетия?

- Главная ценность — созданный коллектив, способный полно-

ценно заниматься разработкой автомобильной техники. Весь состав НТЦ я рад поздравить с нашим общим праздником, пожелать всем здоровья и успехов. Силами тех, кто приехал сюда молодыми специалистами и ныне продолжает работать, создана камазовская конструкторская школа — никого не повторяющая, но впитавшая лучшее, что есть в мире

в области автомобилестроения. Кстати, первую волну нельзя назвать только “московской”, так как здесь в единый кулак собрался большой творческий потенциал: на “КАМАЗе” хотели работать не только вчерашние студенты, но и те, кто уже набрался опыта на известных отечественных заводах — Минском, Уральском. Несмотря на попытки

раскола, трудности в разные периоды, удалось сохранить коллектив и создать условия для творческой работы специалистов, рабочих, конструкторов, технологов. Период “накачивания мышц” не прошел даром. Если в советское время мы представляли новинки,

(Материалы об НТЦ читайте на страницах 2, 3, 4, 5)

ФАКТЫ / КОММЕНТАРИИ

НТЦ — 35 ЛЕТ

Уважаемые конструкторы, испытатели, работники Научно-технического центра “КАМАЗа”!

В эти дни вы отмечаете знаменательную дату — 35-летие подразделения, которое можно назвать мозгом нашей корпорации. Все современные автомобили с маркой КАМАЗ — родом из НТЦ. Здесь, в конструкторско-экспериментальной службе, идеи воплощаются в чертежи и макеты, здесь новая техника обретает плоть и получает путевку в жизнь, пройдя испытания на прочность, надежность и конкурентоспособность. Здесь закладываются основы завтрашнего дня, разрабатываются новые модели и модификации автомобиля с использованием самых прогрессивных решений.

Меняются задачи, которые ставит перед конструкторами рынок: мощная машина для российских дорог, универсальное шасси для различных видов спецтехники, автобус и даже трактор на колесах, современные и экологичные двигатели Евро-2, 3... Но одно требование остается для создателей автомобиля главным — наш большегруз должен быть самым востребованным. Таким он и стал.

КАМАЗы являются основным транспортным средством в армии, у нефтяников Крайнего Севера и газовщиков в песках Азии. В большегрузах семейства “Мустанг” получили развитие лучшие качества полноприводных автомобилей, которые послужили прототипом и основой создания легендарного КАМАЗа-4911, многократного победителя марафона “Париж — Дакар”, завоевавшего славу лучшего в мире грузовика.

Автомобили КАМАЗ не раз становились победителями и призерами на международных автосалонах, отмечались за перспективность, оригинальность дизайна и концепции.

Все эти достижения стали возможными во многом благодаря вам — верным труженикам “КАМАЗа”, влюбленным в свое дело и отдавшим ему многие годы своей жизни. Зарожденная на заре эпохеи “КАМАЗа” одной из первых служба конструкторов, у истоков которой были опытные специалисты, принешие с собой дух автомобильных заводов всей страны, сегодня сама стала кузницей кадров. Здесь выросло немало классных конструкторов, главных специалистов и руководителей, авторов лучших разработок в отечественном машиностроении. Конструкторов НТЦ отличает детальное знание специфики отрасли, высокий интеллектуальный уровень, умение мыслить и принимать технически обоснованные решения. Все эти качества, заложенные ветеранами центра 35 лет назад, продолжают жить в новом поколении создателей камского большегруза. Команда “КАМАЗ-мастер”, созданная на базе НТЦ, стала лидером крупнейших международных соревнований и гордостью Российской Федерации, что подчеркнул на недавней встрече с камазовскими гошниками Президент нашей страны Владимир Путин.

Поздравляем коллектив НТЦ со знаменательной датой и желаем ему еще больших достижений и побед в развитии научно-технической мысли, воплощенной в автомобиль с маркой “КАМАЗ”.

Крепкого здоровья, счастья и благополучия вам и вашим семьям.

Генеральный директор
ОАО “КАМАЗ” С.А. КОГОГИН
Председатель профкома работников
ОАО “КАМАЗ” Г.Х. НУРЕТДИНОВ

Уважаемые коллеги!

35 лет назад было положено начало истории конструкторской службы “КАМАЗа”. Объединенные одной целью, ее специалисты всегда отличались своим характером, творческим почерком и знаниями. Подтверждение тому — тысячи автомобилей КАМАЗ, косящих по дорогам России и других стран мира.

В сегодняшних условиях, когда законы конкуренции требуют, чтобы грузовики Камского автозавода были не просто хорошими, а лучшими автомобилями своего класса, перед специалистами НТЦ стоит задача непрерывно совершенствоваться, создавать новые модели грузовиков, которые стали бы синонимами качества, прогресса и успешности. Для этого сегодня есть все, а главное — профессиональный, преданный своему делу, прошедший проверку временем коллектив Научно-технического центра.

От имени всего коллектива ОАО “КАМАЗ-Металлургия” искренне поздравляю весь ваш коллектив с праздником! И в дальнейшем желаю только процветания, стабильности в работе, постоянного развития и роста, эффективной работы и успеха. Новых красивых автомобилей, интересных проектов, достижения задуманного и покорения вершин!

С уважением,
генеральный директор
ОАО “КАМАЗ-Металлургия”
Х.З. ГАРИПОВ

Дорогие работники Научно-технического центра!

Сердечно поздравляю ваш коллектив с праздничной датой — 35-летием со дня создания Научно-технического центра. Это поистине знаменательное событие в истории «КАМАЗа»!

Этапы создания и развития УГК, ДриВНР, НТЦ неразрывно связаны с историей «КАМАЗа». Мы все вместе испытали радость побед и горечь неудач. В самые сложные периоды вы сумели сохранить веру в себя, в свой продукт и, самое главное, - сохранить квалифицированные кадры.

Сегодня Научно-технический центр является лидирующим подразделением «КАМАЗа», решающим задачу создания современных, конкурентоспособных автомобилей, востребованных на рынке.

Плоды вашего труда обеспечивают жизнедеятельность как самого ОАО «КАМАЗ», так и сотен тысяч людей в России и за рубежом. Это достойно уважения и признания!

Особые слова благодарности хочется сказать ветеранам, которые в 70–80-х годах прошлого столетия создали основу конструкторской школы «КАМАЗа» и традиции вашего подразделения. «КАМАЗ» помнит об их трудовом подвиге!

Уверен, нынешнее поколение с гордостью несет эстафету трудовых традиций НТЦ.

Желаю всему коллективу работников НТЦ благополучия, больших творческих успехов, отличного здоровья и счастья!

С наилучшими пожеланиями,
заместитель генерального директора
ОАО “КАМАЗ” — технический директор
И. А. ГИЛЬФАНОВ

“Проект оцениваю на твердую пятерку, - так отозвался Сергей Когогин о результатах полуторалетней работы по созданию коробки передач за номером 154. - С самого начала работа шла осмысленно, и я понимаю, на что “КАМАЗ” потратил деньги”. Эти слова прозвучали на презентации нового продукта, состоявшейся 1 апреля на заводе запасных частей. КП-154 призвана стать заменой ныне преобладающей КП-152 и потеснить немецкую коробку от “Цанрад Фабрик”. Одна из целей проекта — выпуск 15 тысяч “стопастьдесятчетвертых” в год - то есть полное закрытие потребностей автозавода.



НЕТ НИЧЕГО НЕВОЗМОЖНОГО

Проект “КП-154” сегодня смело можно назвать сбывшейся мечтой. Рожденный в сомнениях, теперь он вправе претендовать на пионерство в самой системе управления проектами ОАО “КАМАЗ”. Благодаря ему был поднят целый пласт задач, в решении которых участвовал громадный коллектив конструкторов, технологов, производственников, обеспеченцев. “Механизм”, запущенный волевым решением заместителя генерального директора ОАО “КАМАЗ” по компонентам Ирека Гумерова, порой был близок к остановке. Не будь у него авторитетных защитников, обладающих горячим сердцем и холодным рассудком, - возможно, так и потонул бы он в казавшихся нескончаемыми дискуссиях.

- Этот проект убедил меня: там, где есть елинение, можно победить, - признается начальник конструкторского отдела трансмиссии НТЦ Александр Козадаев. - Группа специалистов, в которую вошли конструкторы, технологи, экономисты, производственники, заготовители, действительно, стала целеустремленной командой, и настроения в ней утвердились самые благожелательные.

Проблема под названием “КП-154” появилась у “КАМАЗа” с появлением более мощного двигателя, потребовавшего увеличения крутящего момента. Полную гамму дорогих коробок предлагала фирма “Цанрад Фабрик”. Коробка ZF 9S109 устраивала “КАМАЗ” по всем параметрам, кроме ценового. Помимо этого, покупная деталь прогнозировала свертывание собственного производства, сокращение рабочих мест. Нужна была альтернатива: “КАМАЗу” требовалась была более дешевая, но не менее жизнеспособная, нежели импортный аналог, коробка. И как можно быстрее, без больших инвестиций.

Есть ли резервы у имеющейся, 152-й коробки? Не сразу дали утвердительный ответ на этот вопрос конструкторы. Лишь после детального разбора “по косточкам” самой коробки, обсуждения с производственниками, технологами решение было принято.

- Разработку начали по максимуму, — продолжает Козадаев. - После обсуждения выделили несколько проблем, которыми предстояло заниматься. Во-первых, поменять материал по шестерням и валам, что определяло долговечность. За этим простым словосочетанием — поменять материал — скрывалось огромное содержание: мы должны были предусмотреть мероприятия, которые обеспечили бы точность шестерен. Вторая проблема — замена картерных деталей: вместо обычного, серого, потребовался высокопрочный чугун. За всем этим опять-таки было множество сложных технологических моментов по обработке, замене оснастки. Подключились кузнецы, литейщики и 334. В-третьих, предстояло решить проблему по жесткости синхронизаторов, заменить дорогие, латунные колыха на более современные — стальные с молибденовым напылением. Четвертой, очень серьезной проблемой, была замена подшипников — с шариковых на конические.

Изменение конструкции обнаружило еще

множество проблем, которые решились попутно, и это, в конечном счете, помогло улучшить технологичность КП. Сократили количество типоразмеров шлиц, в два раза уменьшилось количество типоразмеров колец синхронизатора, что обеспечивало унификацию и снижение трудозатрат.

Дело двигалось достаточно быстро: от начала разработки конструкторской документации до выпуска опытных образцов прошел год. Настал черед испытания коробок, а с ним обнажилась проблема недостатка оборудования. Так как своих стендов не было, пришлось передать на форсированные по времени и нагрузкам испытания в НАМИ. По согласованной методике испытаний задали максимальные параметры - 150 кг/м на входной момент. Результаты получились неплохие: как и требовалось по заданию, коробка обеспечивала ресурс 500 тыс. км, крутящий момент со 110 кг/м подняли до 125 кг/м. Вслед за стендовыми провели испытания на полигоне на полноприводных автомобилях и здесь, в НТЦ, на моделях 5460, 5360, 6520. Результаты убеждали в надежности, поскольку проверку прошли все измененные узлы.

Сейчас около тысячи коробок КП-154 уже собрано, запланирована сборка более 5 тысяч штук на этот год. Возвращаясь к тому, с чего все начиналось (проект покупной коробки), можно подвести итог: за первый год изготовления 154-й коробки все затраты на подготовку производства уже окупились. Не будь взаимопонимания в команде, целеустремленности и настойчивости руководителя программы Виктора Конопкина, итог мог бы получиться совсем иным.

Недавно завершились испытания модернизированной коробки, их цель - подтвердить ресурс уже не 500, а 750 тыс. км. Предварительные испытания КП-154 “М” провели уже с изменением шестерен заднего хода, чтобы повысить статическую прочность коробки. Новый импульс получило сотрудничество с “Цанрад Фабрик”. Разрабатывая новую коробку, мы приобрели опыт общения с огромным количеством фирм-партнеров.

Работали в условиях стресса — но не страха. Интересное началось, когда люди стали жить проектом: у всех просто глаза горели. Генератором идей с самого начала были Алексей Горбатовский, неоценимый вклад внес начальник бюро Александр Качесов, вместе с ними работали конструкторы: расчеты по компоновке выполнил Ильядр Рязанов, сложные чертежи — Галина Залаялудинова, Тамара Соломыкина, Андрей Митрофанов. Единомышленников встретили в лице производственников — Олега Лукьяничева, Владимира Кирпичникова, Владимира Ветлужских. Исследования проводили наши испытатели: Владимир Балабанов, Анатолий Шараев, Людмила Максимова.

Самым главным итогом проекта, на мой взгляд, можно назвать то, что завод переосмыслил свои позиции: не бывает ничего невозможного.



ИНТЕРВЬЮ ПО ПОВОДУ

ПЕРВУЮ ЛИНИЮ ЧЕРТИТ КОНСТРУКТОР

(Окончание.
Начало на 1-й стр.)

как правило, к государственным датам (1 Мая, 7 ноября), в рыночных условиях труд конструкторов стал гораздо интенсивнее и эффективнее, а наши новые разработки автомобилей — более востребованы. Автомобиль КАМАЗ сегодня доминирует на дорогах России, поскольку в сравнении с другими марками имеет ряд неоспоримых преимуществ. Но, уверен, мы способны создавать и автомобили будущего, конкурировать с мировыми гигантами.

Современный конструктор, создавая тот или иной узел, автомобиль, должен представлять весь его жизненный цикл. Он становится одновременно и технологом, и экономистом. Можно создать “золотой” автомобиль — но он не будет принят производством, его невозможно будет продать.

- Если охватить период “от юбилея до юбилея”, наиболее значительные вехи — это...

- “КАМАЗом” впервые была предложена продуктовая политика, и в ее рамках — целостная программа по разработке новых автомобилей более высокого технического уровня. Столь широкой гаммы автомобильной техники у нас еще не было. Мы серьезно потеснили конкурентов на рынке полноприводных автомобилей, предложили шасси для самых тяжелых спецнастроек. Этапным стало создание и освоение семейства автомобилей повышенной грузоподъемности на базе КАМАЗ-6520, вошедшего в себя интересные конструктивные, технологические решения. Мы видим, что семейство имеет большой потенциал — и рыночный, и технический — в плане дальнейшего совершенствования. Рынок сразу же сопоставил их с западными аналогами, которые прежде считались недостижимыми. Но

вопросов, требующих конструкторских решений, еще много.

- Заметное оживление происходит, скажем так, в презентационной стороне жизни НТЦ. Какую пользу извлекают специалисты из командировок и встреч с делегациями?

- Любую новинку можно оценить лишь в сравнении — потому на выставках, автосалонах конструктор черпает максимальную информацию: чем занимаются другие фирмы, что необходимо тщательно изучить. Каждый по завершении командировки выступает перед коллегами с сообщениями. То, что в прошлом году мы приняли участие в выставке IAA-2004 (Ганновер), где были представлены все достижения мировых автомобилестроительных фирм, можно назвать колоссальным прорывом. Это уникальная возможность оценить мировые тенденции разработок автотехники, пополнить интеллектуальный багаж, и, разумеется, заявить о себе на этом рынке, предложить нашу технику потенциальным заказчикам. Наше появление в Западной Европе, чей покупатель пресыщен автомобилями, было связано с определенным риском. Но, к счастью, все представленные нами образцы оказались сопоставимыми с тем, что мы увидели, и вызвали большой интерес. Нынешний “IDEX”, куда, зная тяготение восточного рынка к автомобилям тяжелого класса, “КАМАЗ” привез автомобили-новинки, дал четкий ответ: созданы конкурентоспособные автомобили, выступившими которых потенциальные покупатели аплодировали стоя. Довести их до определенного уровня в ближайшее время — главная задача.

- Недавно вы представляли КАМАЗы на самом высоком уровне...

- Большая честь, что мы смогли спортивные автомобили, военную тематику представ

ить Президенту России. К сожалению, время было ограничено — нам хотелось, чтобы Владимир Путин увидел больше. Заинтересованность и доброе отношение первого лица государства вызвали интерес и у остальной части общества. Владимир Владимирович увидел, что “КАМАЗ” не стоит на месте, а спортивную команду “КАМАЗ-мастер” и вовсе назвал общероссийским достоянием.

- Приходилось слышать мнение, что конструктор, в принципе, оказывается весьма далек от своего ребенка. Вы с этим согласны?

- Нет. Может быть, это чья-то частная жизненная позиция, но вообще голова у конструктора будет “больше” до тех пор, пока жив созданный им узел, автомобиль. Потому что, во-первых, все новые разработки на этапе внедрения требуют участия конструктора — это ведь он, образно говоря, чертит первую линию, уже потом присоединяются технологи, производственники.

Во-вторых, контрольные сборки происходят только с участием конструкторов. В-третьих, очень часто выезжают работники НТЦ на предприятия, эксплуатирующие нашу технику, встречаются с покупателями, дилерами, знакомятся с организацией сервиса автомобильной техники. Так что даже если кому-то и захочется “забыть”, - жизнь, рынок не позволяет ему этого.

- За НТЦ прочно утвердился имидж “мозга” компании. Я позволю себе напомнить, что он состоит из двух “полушарий” - научного и технического. И если с техникой все более-менее понятно, то не страдает ли научная “половина”?

- Подмечено верно. Видите ли, когда коллектив был очень молод, шло накопление опыта, теория тогда представлялась сухой, сильным было желание сделать, быстрее изменить что-то на практике, а когда высота была

взята, казалось, что главное — еще впереди. Но уже и тогда у наших работников было немало публикаций в серьезных журналах, потому что теория и практика связаны неразрывно. Мы все должны были вырасти, чтобы осмыслить необходимость обобщения опыта. Создана собственная школа разработчиков агрегатов газотурбинного наддува — у истоков ее создания были специалисты — выпускники казанских вузов, целая когорта. Сейчас ведется большая работа в части оптимизации агрегатов трансмиссии, характеристик агрегатов. Пока еще не было обобщений по газовому двигателю, необходимо время, чтобы новые подходы сформировались именно у нас. Установились серьезные партнерские отношения со специалистами КамПИ, действуют филиалы научных кафедр, созданные на заводах, в НТЦ, многие наши специалисты преподают в этом вузе.

- Кстати, о студентах. Если второй волной были КАИсты, то теперь основное пополнение НТЦ - выпускники КамПИ. Сохранился ли “интеллектуальный градус” инженера?

- Уровень подготовки молодых инженеров нас устраивает — Камский политехнический, действительно, наша опора и партнер. Можно сказать, что КамПИ и “КАМАЗ” вросли друг в друга. Много лет я возглавлял аттестационную комиссию и могу сказать: если лет 12-15 назад дипломники представляли упрощенные конструкторские разработки — пустые, неинтересные, нынешнее поколение уже в период преддипломной практики изначально готовит себя к реальным делам. Мы начинаем присматриваться и подбирать специалистов с 3-го курса (есть свой алгоритм) и, признаюсь, практически не ошибаемся. Многие сделано для того, чтобы появились учеб-

ДОРОГА БЕЗ КОНЦА

“КОНКРЕТНЫЙ” ТЯГАЧ

В НТЦ шутят, что конструктор — человек, который получает задание разработать три разных автомобиля и трактор одновременно. И все это — не откладывая. Доля истины в этой шутке есть. Главный специалист по транспортным автомобилям Дмитрий Коваленко помнит, как для разработки по просьбе заказчика, ОАО “Мособлавтотранс”, седельного тягача нового поколения, 5460003, действительно, пришлось отставить всю текущую работу и сосредоточиться только на одном “авральном” задании.

Сейчас автомобили названной комплектации уже исправно курсируют, перевозя грузы, по азиатским и европейским трассам. На “отличном” сдала машина экзамен во время автопробега “От Атлантики до Тихого океана”. Увечерил новинку второй фильм из сериала “Дальнобоищики”. Появился абсолютно новый вариант, 5460 с индексом “М”... Конструкторская мысль летит дальше и не имеет права на остановку.

Заказчик сразу же ориентировал изготовителя: новая “сделка” по своим параметрам и

качествам должна вписаться в европейский формат. — Базовыми стали узлы тягелого семейства автомобилей, КАМАЗ-6520, — рассказывает Д. Коваленко. — Первоначально автомобили КА-МАЗ-5460 комплектовались рессорной задней подвеской, но при разработке новой комплектации возникла необходимость изменить решение: потребителю нужен был автомобиль нового поколения с пневматической задней подвеской и измененной высотой седла. Разработчиком пневматической подвески стало КБ под-

весок конструкторского отдела шасси под руководством Халита Азильгареева. Хотя сама конструкция пневмоподвески в технической литературе известна, сложность заключалась в том, чтобы приспособить ее под размеры и технологию КАМАЗа. Конкретное задание заказчика — чтобы высота седельного устройства составляла 1200 мм. Это было связано с необходимостью буксирования полуприцепа с увеличенным объемом, для перевозки легковых грузов. Одно изменение повлекло другие: они коснулись и рамы, и передней подвески. Единомышленников встретили конструкторы практически на всех этапах разработки: на участках рам, сборки, сварки, механообработки, не оценимую помощь оказали заготовительные производства, снабженцы. Уже собранная, машина довольно долго дорабатывалась — это было связано с коммерческим аспектом заказа. Зато когда все получилось, великодушные создатели в НТЦ были рады сказать: “Берите, люди! Пользуйтесь!” — Конструктору интересно работать над автомобилем до



тех пор, пока он морально, конструктивно не устареет, пока есть резервы для его совершенствования, — признается Д. Коваленко. — У седельного тягача 5460003 большой потенциал просматривался изначально.

Модернизированный экземпляр 5460 — пока единственный в своем роде. И, хотя отличается он от серийной машины вроде бы только индексом, существенных из-

менений очень много. “Тоннельная” кабина, измененная компоновка, бортовой компьютер, электронно-управляемая пневмоподвеска, позволяющая регулировать положение седла, гипоидный мост, дисковые тормоза спереди... Создавался автомобиль в короткие сроки, всего за четыре месяца. В этом году в работе — второй “М”. Что касается автомобилей, выпускаемых мелкими сериями, то сейчас

идет второй этап усовершенствования конструкции по задней подвеске, отрабатываются технологии.

Новые тягачи получились, выражаясь нынешним сленгом, очень “конкртными”: конвейер “КАМАЗа” выпускает их только по заказам конкретных фирм в требуемом количестве. Как хороший товар, отечественный конкурент иномаркам-одноклассникам уже рекомендовал себя на дорогах.

ТЕХНОЛОГИИ

“В МИРЕ ВСЕ РЕАЛЬНО — НЕ ВИРТУАЛЬНО”

Виртуальный и реальный миры для отдела, которым руководит заместитель главного конструктора по спецтехнике Рустам Мустафин, — отнюдь не параллельные прямые, которые на плоскости никогда не пересекутся. Дело в том, что по внедрению новых технологий — трехмерного моделирования и проектирования — сегодня его команда на переднем крае. В активе три основных направления: разработка самосвального оборудования, бортовых платформ и лесовозов. Помимо этого, курирование вопросов развития прицепной техники КАМАЗ.

— Рустам Зарипович! В чем смысл и преимущества новых технологий?

— Изначально создается виртуальная модель изделия, испытывается, проверяется, и только после этого выпускается конструкторская документация. Это дает возможность избежать конструкторских ошибок в процессе проектирования, определить технические характеристики нашего будущего изделия. Кроме того, применение новых технологий уменьшает сроки подготовки производства при наличии гибких систем производства — оборудования с ЧПУ. Пока это в перспективе. Наша цель — создать своеобразный виртуальный банк данных, в кратчайшие сроки выдавать новые установки. По идее, когда все “ингредиенты” соберем воедино, они должны будут “печься”, как пироги.

— Насколько известно из статистики продаж, КАМАЗы-самосвалы традиционно пользуются у потребителя спросом и успехом. Чем была вызвана необходимость их модернизации?

— Почитать на лаврах не имеем права: практически все автомобилестроительные заводы выпускают самосвальную технику, практически везде это направление — основное. Кузов у самосвала — главный “работник”, приносящий деньги. До недавнего времени кузова у КАМАЗа были однотипными, но мы как раз и решили обратить внимание на основной рабочий узел. Много было недостатков по системе обогрева, массе, расположению узлов и агрегатов, по технологии изготовления. В итоге раз-

работано новое семейство самосвалов, с совершенно иными потребительскими качествами. Конструктивно они отличаются от классического варианта: достигнуто снижение металлоемкости, трудоемкости изготовления и подготовки производства. Это стало возможным с применением системы трехмерного моделирования.



Опытные экземпляры проходят испытания здесь, в НТЦ, один уже эксплуатируется в ООО “Камил”. Пока замечаний нет. Но мы постоянно работаем над расширением модельного ряда. В скором времени появится новый автомобиль очень легкого класса на шасси 43255, он должен быть и достаточно дешевым. Над этим проектом работает сейчас бюро самосвального оборудования под руководством молодого специалиста, недавнего выпускника КамПИ Алексея Бикмухаметова.

— Принцип доверия молодым сложным проектам вообще в стиле вашего отдела?

— Можно сказать, в стиле НТЦ. Хочется, чтобы молодые, что называется, сразу вошли во вкус дела. Ведь не секрет, что инженерный труд не всегда заметен и адекватно оценивается. До-

верие молодежи сложных заданий, работы по современным технологиям, с компьютерной техникой в итоге позволяет выйти на более быстрое освоение новых видов техники. Недавно, в декабре прошлого года, в составе нашего отдела образовалось новое бюро, СКБ бортовых платформ. Им “управляет” тоже молодой инженер-конструктор первой категории Ленар Гарифуллин. Задача этого подразделения — создание базы данных всех имеющихся и разрабатываемых на “КАМАЗе” платформ в трехмерном виде. С прошлого года выпускаются и европлатформы, отвечающие евроэ размерам, новым требованиям по высоте бортов. Применяя модульную схему при разработке, имея конкретные узлы и платформы, сможем изготавливать платформы различной длины в зависимости от предназначения и наличия шасси.

Большие планы, связанные с привлечением молодых специалистов, у нас и по абсолютно новому направлению — лесовозам. Предметно начали заниматься им с начала 2003 года. Прямой конкурент “КАМАЗу” в этом сегменте спецтехники — “УралАЗ”, но по результатам реализации сортиментовозной техники по продажам за прошлый год показатели сравнялись. Цель — расширить процентное соотношение камазовских автомобилей в общем составе российских лесовозов. Основная задача — разработка совместно с ЗАО “Транслес” перспективного модельного ряда лесовозной техники на соответствующих требованиях шасси КАМАЗ.

С появлением новых узлов и агрегатов, мощного двигателя мы начали применять эти достижения при создании лесовозных шасси, самых крепких автомобилей, которые должны занять свою достойную нишу. И это уже не в виртуальном пространстве, а в самой что ни на есть реальной действительности.

ЭКСПРЕСС-ОПРОС

НТЦ ДЛЯ МЕНЯ — ЭТО...

НА ВОПРОС “ЧТО ДЛЯ ВАС ЗНАЧИТ НТЦ?” ОТВЕЧАЮТ ТЕ, КТО СЕГОДНЯ ПО ПРАВУ ВХОДИТ В “КОСТЯК” ФИРМЫ:

Владимир Леонидович Чайкин, камазовский стаж 32 года:

— Вспоминаю, как в 1976 году в УГК “КАМАЗа” было создано конструкторское бюро инженерных расчетов, появилась первая мини-ЭВМ NOVA-1220 фирмы DEC. На этой технике, работая в три смены, 15 молодых специалистов под руководством Владимира Николаевича Лавренченко своими силами разработали множество необходимых для “КАМАЗа” компьютерных программ. Рассчитывалось почти все: от зубчатых колес трансмиссии до тяговой и тормозной динамики автомобилей КАМАЗ. На большом графопостроителе CALCOMP-7000 вычерчивались различные чертежи и электрическая схема автомобиля. Тогда не было чертежных программ типа AutoCAD, а разрабатывались собственные. Поражал огромный энтузиазм этих молодых людей, которых мы — конструкторы УГК — очень уважали и ценили.



Ирина Петровна Драчева, камазовский стаж 32 года:

— Для меня НТЦ очень много значит. Здесь я встретила столько интересных людей, с изумительными человеческими качествами. Это самое ценное. Благодаря их труду созданы модели двигателей, автомобилей, прodelана огромная работа. Без них не было бы НТЦ. А без НТЦ не смог бы функционировать и “КАМАЗ”, ведь тело не может существовать без головы.



Аида Рафаиловна Кимерал, камазовский стаж 29 лет:

— Мне, коренной челнинке, повезло быть свидетелем того, как наш маленький городок на Каме стал российским “Детройтом”, повезло быть выпускницей первого набора факультета автостроения КАИ, открытого специально для “КАМАЗа”, повезло в том, что моя работа — это не только способ заработать деньги, но и неотъемлемая часть жизни, которая приносит удовольствие, дарит встречи с интересными и неординарными людьми... А их у нас в НТЦ большинство.

Сегодня у нас праздник. Пусть объединит он нас всех гордостью за прекрасное прошлое и уверенностью в будущем. Пусть на долгие поколения сохранится здоровый трудовой дух НТЦ!



Юрий Иванович Колдаев, камазовский стаж 28 лет:

— Ежегодно 1 апреля я отмечаю как большой праздник, но не потому, что это день шуток и смеха, просто в этот день началась моя трудовая деятельность в НТЦ. Для меня срок немалый — даже с женой прожил меньше, только 25. За эти годы самыми запоминающимися были подготовки к выставкам, в частности, к “Мотор-шоу”, Московскому международному автосалону. Этот юбилей мы, работники экспериментального цеха, встречаем с гордостью: нашими руками сделаны двигатели, начиная с 7403, заканчивая «Евро-3».



ИСПЫТАНИЯ

ЕСЛИ ТЫ ПОЛЮБИШЬ СЕВЕР...

История не бывает гладкой и сладкой — помимо успехов и побед, в ней есть и ошибки, и неудачи. Проект создания и результаты испытаний автомобилей КАМАЗ, которые могли бы работать в условиях чрезвычайно низких (и высоких) температур, неудачным не назовешь: конструкторы, технологи, производственники, водители-испытатели в конце 70-х годов сделали все от них зависящее, чтобы дать “путевку в жизнь” северному КАМАЗу. И не их вина, что обстоятельства сложились не в пользу уникального проекта.

В кабинете главного конструктора по испытаниям Юрия Пивушкова накануне круглой даты под “предводительством” бессменного руководителя группы Бориса Дитковского собрались “герои покорения Севера”, водители-испытатели НТЦ высшей ква-

лификации, к каждому из которых сегодня применим эпитет “легендарный”. Геннадий Матросов — тот самый, который в составе первой колонны вел в Москву, к съезду, первые КАМАЗы, кавалер ордена Ленина. Александр Скопин тоже имеет немало наград.

Николай Чумаков, помимо прежних заслуг, прославился прошлогодним автопробегом “От океана до океана”, а о Владимире Бурькине сами водители говорят: “Наша передвижная библиотека. Душа бригады”. Шесть десантов камазовских испытателей — водителей, инженеров, специалистов побывали в северных районах Якутии, Магаданской области с 1978 по 1988 годы.

Каждый из них сохранил о “полосе холода” (именно там, в районе Оймякона, где, как свидетельствует история, была зафиксирована рекордная температура — минус 71,2 градуса) очень теплые воспоминания. Не передать словами кра-

соту Севера, и даже фотографии четвертьвековой давности не в состоянии рассказать о том, что живет в сердце. “Чтобы прочувствовать, там надо побывать”, — уверены собеседники. В их памяти оживают бескрайние просторы, алмазами переливающиеся снежные сопки, олени упряжки, мчащиеся навстречу колонне по льду реки Индигирки...

— В те годы, — рассказывает Борис Дитковский, — государство уделяло большое внимание развитию Севера, запасы которого, без преувеличения, были просто бесценными: золото, алмазы, уголь, лес, рыба... А посколь-



ку очень ограниченное время года действовало лишь сообщение морским путем, проблема перевозок грузов автотранспортом была чрезвычайно актуальной. Ни один отечественный автозавод до 76-го года не предпринимал усилий для ее решения. Но “КАМАЗ” не мог оставить ее без внимания.

Испытатели, конечно же, знали, что автомобили на Севере есть: местные умельцы, кто как мог, так и усовершенствовал те же ЗИЛы, МАЗы и Уралы. Для отопления кабины и печки “буржуйки” приспособлялись, и всякие другие причуды применяли. Голь на выдумки хитра — вот и изобретали кто во что горазд.

— Задача создания автомобиля, который мог бы работать в условиях от минус 60 до плюс 40 градусов, была успешно решена специалистами

(Окончание на 4-й стр.)



ТЕЛЕФОН ДОВЕРИЯ ДЕПАРТАМЕНТА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: 37-19-47

НТЦ — 35 ЛЕТ

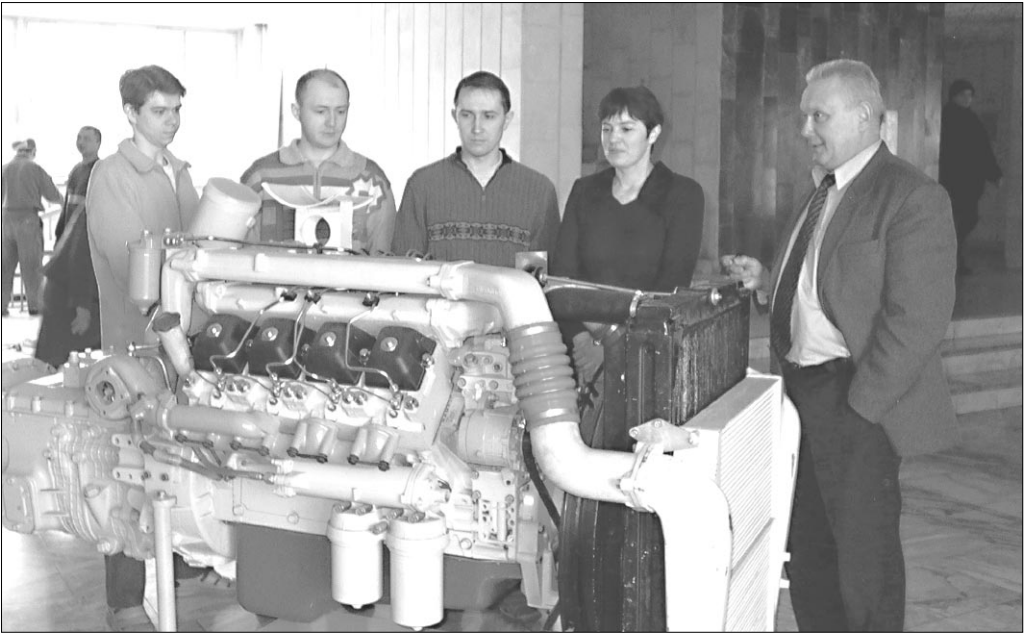
МОТОР!

СТАЙЕРСКИЙ БЕГ С БАРЬЕРАМИ

Евгений Романович Борисенков и сейчас, после трех с лишним десятков лет работы над усовершенствованием дизельного двигателя КАМАЗ, убежден: экология — это романтика. Кажется, лишь недавно на кафедре МАДИ он вплотную начал заниматься двигателями внутреннего сгорания, только-только миновала золотая осень 74-го, когда впервые пересек в Челнах поле, пешим ходом добираясь до автосборочного завода. А время уже зачислило его в разряд “зубров” - ветеранов НТЦ, которых приглашают на встречи с молодыми специалистами. В отделе рабочих процессов двигателя, откуда “пошло есть” нынешнее руководство Центра, его называют хранителем традиций, хотя за это время изменились и усложнились задачи, выработаны новые подходы и методики. Но именно сюда стремятся попасть на выучку молодые специалисты.

Сам Евгений Романович называет историю развития дизельного двигателя стайерским бегом с барьерами: взят “Евро-1”, почти тут же — “Евро-2”, и нет передышки для “Евро-3, 4, 5”... - Первый осваиваемый “КАМАЗом” в серийном производстве безнаддувный двигатель модели 740.10 мощностью 210 л.с. в начале своего “жизненного цикла” обнаружил в конструкции отдельные недостатки. В ГОСТы по дымности (а закон существовал и в 70-е годы прошлого столетия) с трудом укладывался, автомобили КАМАЗ при проведении контрольных испытаний не всегда соответствовали также требованиям, предъявляемым к дымности отработавших газов. Повысить качество рабочего процесса двигателя с целью снижения дымности отработавших газов — такова была первая задача отдела, решить которую сумели за пять лет. В “золотые 80-е” шло уже освоение турбонаддува, а по безнаддувному, по мощности, экономичности и экологичности мы догнали “Мер-

седес-Бенц”. К этому времени у подросших молодых специалистов как-то все стало получаться — но пожар на “движках” отбросил конструкторов лет на пять назад. Трудным и болезненным был период 90-х. Эти испытания надо было пережить. А пережив, стремительно вклиниваться в начинающуюся новую эру — электроники, компьютеризации, что выводило конструкцию двигателя на совершенно другой уровень. Но дизелисты убеждены: как минимум, полвека активной жизни дизелю, как основному тепло-вому источнику энергии, а дизельному двигателю КАМАЗ в России - как основному источнику движения - еще обеспечено, и долготелю его способствуют достижения научно-технической революции. 2004 год и первая партия двигателей “Евро-3” — начало эры электронного управления. Своеобразная точка отсчета. Это стало подтверждением высокого потенциала и профессионализ-



ма “двигателистов” НТЦ. Считаю, что такие инженеры-конструкторы и исследователи, как Сергей Кучев, Рамиль Гарипов, Николай Шерстобитов, Анатолий Кучаев, Анатолий Карпов по уровню квалификации не уступают иностранным специалистам известных фирм. Почти десятилетнее (но весьма вялое) сотрудничество с фирмой “BOSCH” с приходом к руководству “КАМАЗом” Сергея Когогина получило мощное ускорение, в том числе — и по обучению персонала: 10 специалистов НТЦ год назад прошли стажировку в Германии и сейчас успешно занимаются адаптацией топливной системы с электронным управлением всемирно известной фирмы к нашему двигателю. Мы хотим, чтобы электронный “мозг” для КАМАЗа сам, в зависимости от ситуаций, скорости, нагрузки, выбирал наиболее экологически безопасные и экономически выгодные режимы работы. Хотя я и назвал экологию романтикой,

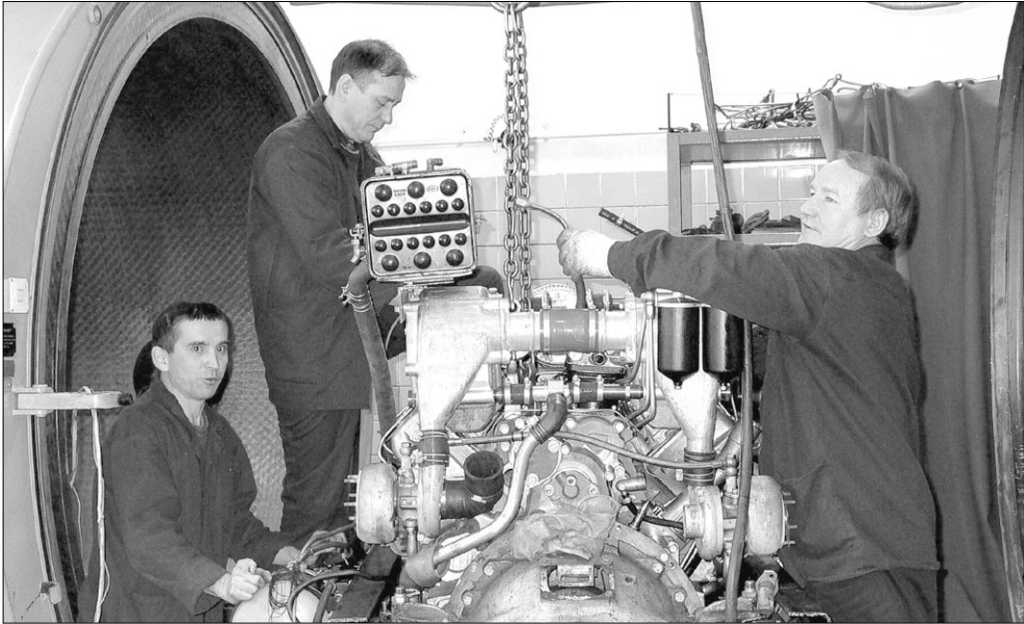
наука эта за три десятилетия проделала огромный путь от формализма к реальности, от видимости требований до жесткой законодательной постановки вопроса о выживании. Дизельный двигатель КАМАЗ достиг уровня “Евро-3” по выбросу оксида азота, углеводородов и твердых частиц. Но следующий “барьер” - “Евро-4” устанавливает фантастическое ужесточение к требованиям по выбросам частиц — 0,02 г на кВт./ч, - пятикратное снижение в сравнении с “Евро-3”. А это значит, что придется идти на внедрение систем очистки отработавших газов автомобилей КАМАЗ, внедрять новые технологии, применять дорогостоящие материалы. Мы понимаем, что между Западом и нами существует технологический разрыв. Но если пять-семь лет назад мы говорили об этом с тоской и досадой, теряя надежды, теперь каждый чувствует: разрыв неминуемо сокращается.

ДВИГАТЕЛЬ НА КОМПЬЮТЕРЕ НЕ НАРИСУЕШЬ

Еще пять лет назад газового двигателя у “КАМАЗа” просто не было. О не задавшемся газодизельном пришлось забыть и “начать жизнь сначала”. Рынок требовал новый мотор, работающий на альтернативном топливе. Так “КАМАЗ” оказался участником федеральной программы по использованию природного газа. “Родителями” нового газового двигателя в НТЦ стали главный конструктор по двигателям Наил Гатауллин и заместитель главного конструктора по испытаниям Наиль Исхаков. Он и рассказывал о малоизвестных фактах из жизни нового мотора:

— Отклонив уже существовавшие наработки, создали газовый двигатель с перспективной, электронной системой управления и с непосредственным впрыском — тот, который бы отвечал возрастающим требованиям по токсичности. В правоте этого подхода теперь уже все убедились, по электронным системам ушли далеко вперед. Одно из подтверждений — мнение недавно побывавших у нас специалистов фирмы “Камминз”. Они откровенно признались, что в этом году только завершают разработку таких двигателей. А у нас они уже сертифицированы, прошли приемочные испытания, документация передана на подготовку производства, так что теперь серийно их можно изготавливать столько, сколько сможет поглотить рынок. Сейчас они существуют в

нескольких вариантах: два стационарных, один автобусный, один автомобильный. Идут подконтрольные испытания в составе транспортных средств — девять автобусов и три автомобиля проходят их у заказчика — компании “Уралтрансгаз”. Есть замечания, но плюсов, к счастью, больше. — Как начинался проект? — “Пионеры” успешно ушли в другую фирму, потому что там больше платят: готовые специалисты всегда востребованы. Пришлось растить следующую партию: их заменили Игорь Нефедов — ведущий инженер КИБ газовых двигателей, Ринат Халилов — начальник отдела испытания двигателей, появилась перспективная молодежь, для которой процесс познания во многом идет “через руки”, прямо на стендах испытаний



двигателей, и уже потом даются задания конструкторам. Никто в мире двигатель на компьютере не рисует: нарисовать можно все, что угодно, только работать оно не будет. — Что было взято за основу при разработке газового двигателя? — Перспективные материалы и наш базовый дизельный двигатель. — В чем главные отличия га-

зового двигателя от “пародителя”? Говорят, у него хорошие перспективы для восхождения на ступеньку “Евро-4”. — Уже сейчас очевидно, что его возможности куда больше, чем у дизельного: в то время как на дизельном достигается управление только качеством топлива, на газовом, помимо качества, возможно управление и количеством. В целом, проделанной

работой мы удовлетворены. Пока он соответствует нормам “Евро-2”, но уже в планах нынешнего года — не только получить параметры “Евро-3”, но и сертифицировать продукт. Проблема в том, что все хотят воплощения “принципа трех “6”: быстро, бесплатно и без ошибок. Но переход на другой уровень требует определенных затрат, а с ними на “КАМАЗе” туговато. Правда,

сейчас руководство внимательно относится к этой теме и всчески поддерживает разработки. Образован отдел электронных систем управления двигателем, который возглавил Ринат Хафизов. — Примером может служить эволюция того же дизеля? — Да, и это вдохновляет. Мало кто верил, что на нем можно достичь параметров “Евро-3”. Пригласили независимого эксперта Картьельери из австрийской фирмы AVL. Его устное резюме: “Теоретически возможно, но практически никто в мире этого не сделал”, а письменное — масса рисков, которые требовалось решить. Через полгода мы сертифицировали двигатель на соответствие “Евро-3”. — Что вы считаете самым сложным для достижения необходимых параметров? — Сейчас это система очистки отработавших газов, применение нейтрализаторов - тоже новое для нас направление, которое надо осваивать. Придет время - сделаем и “Евро-5”. Освоим газ — появится база уже для другого топлива, легче будет перейти на водород. — Что, на ваш взгляд, будет топливом 21-го века? — Появятся другие виды энергии, которые автомобили будут использовать. Но это уже совсем другая наука, которой суждено прорасти еще лет через 30.



(Окончание. Начало на 3-й стр.) УГК “КАМАЗа”, - продолжает Б. Дитковский. — Северный автомобиль значительно отличался от серийного: все узлы и ГСМ должны были отвечать экстремальным условиям. Для утепления кабины применялись сипрон и двойное остекление, независимый отопитель, налажена система рециркуляции воздуха, забор воздуха из-под капотного пространства. Кроме того, применялись специальные:

тормозная аппаратура, северные материалы — резина, салынки уплотнения, мягкая изоляция электропроводки, АКБ с подогревом. Особый подход требовался и к инструменту — там, где, например, при захватах ранее применялся металл, здесь уже была нужна пластмасса. Первыми “покорителями космоса” от УГК стали уроженцы северных краев: Асфандисов, Валерий Перетолчин, Василий Гомерштадт. К

ЕСЛИ ТЫ ПОЛЮБИШЬ СЕВЕР...

ним присоединились Александр Фирстов, Анатолий Микрюков. Но за “круглым столом” сегодня — их смена. — Однажды утром (жили в обслуживающем фургоне) проснулись, машину запустили, надо было контрольный пуск двигателя провести, - вспоминает Николай Чумаков. — Сидим, чай пьем, мороз на улице — 50 с лишним. Кто-то выглянул - из машины дым валит: “Горим!” Антифриз загустел от мороза. Все тушить от мороза. Все тушить от мороза, провода пообрыли. Тут же и ремонт пришлось делать. Забежишь в будку, погреешься — и опять за дело. Из многочисленных экземпляров впечатлений запомнилось, как серийная резина на морозе по диаметру на четыре части аккурратно лопалась. Бросишь камеру в полуприцеп — а она на кусочки разлетается. — Есть такая характеристика

— готовность автомобиля к выезду, к принятию нагрузки, - продолжает Геннадий Матросов. — В холода этот период растягивался, но мы успевали за 30-40 минут подготовить. Немцы и чехи, тоже испытывавшие свои машины, удивлялись. И о КАМАЗе хорошо отзывались: теплая, светлая машина, Северу нужная. — Вечерами (телевизора-то не было), - улыбается Владимир Бурыкин, - читали художественную литературу, документацию изучали. Водитель-испытатель — это призвание, характер надо иметь неунывающий, смекалку. Ну и, безусловно, - опыт вождения, да и слесарную профессию досконально знать надо, без этого нельзя. — Прекрасный коллектив сложился, - добавляет Александр Скопин. - В одиночку в таких условиях вообще вы-

жить невозможно, большую роль играет взаимовыручка и то, как отношения между людьми выстраиваются. Дальнобойщики — народ особый. Даже сейчас, в новую эпоху, когда машин стало едва ли не больше, чем пешеходов, на северных трассах приветствуют друг друга, не проезжают мимо попавших в незадачливое положение коллег — пусть и совсем незнакомых. ...В 88-м проект застопорился. Прошедшие полный цикл северных испытаний, с реальными грузами в составе автопоездов автомобили КАМАЗ — “седелки” 541001, 541121, самосвал 551101, бортовые 5321221, 4310 — для “штучного” исполнения были слишком дороги, а серийное производство их невыгодно: рынок столько не запрашивает. А ведь ждал Север КАМАЗы, и у испытателей осталась обида — сколько труда, здоро-

вья потратили тогда... — Многие наработки позже были внедрены в конструкции серийных автомобилей, которые могут работать при минус 45, - говорит Борис Дитковский. — Нынешние северные испытания — это подтверждение пусковых качеств двигателя. Вся документация сохранилась, при желании поднять можно. Ничто на земле не проходит бесследно. Быть может, настанет день, когда наступит “эпоха возрождения” уже на качественно новом витке? ...Испытатели спешат на работу: у каждого свой участок, свои машины, которые надо не оставлять. Но, чувствуется, воспоминания разбредили души: мысленно они унеслись туда, “где был живот и небыль”. И на вопрос, поехали бы снова на испытания сейчас, через 25 лет, каждый, не колеблясь, отвечает: “Не откажусь”.

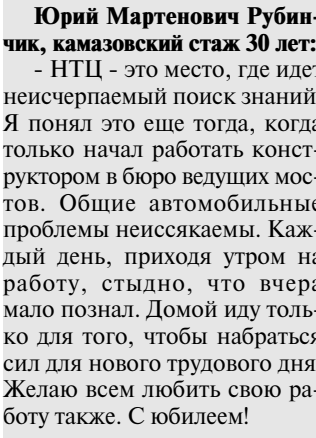
ЭКСПРЕСС-ОПРОС

НТЦ ДЛЯ МЕНЯ — ЭТО...



Зинаида Александровна Пуртова, камазовский стаж 26 лет:

- Моя специальность по диплому — “Автомобили и тракторы”. Будучи студенткой Курганского машиностроительного института, я часто сомневалась в правильном выборе профессии. Думала, может машиностроение — не женское дело... Боялась, что не впишусь. Но когда начала работать, убедилась в обратном. Мое место здесь, где работают самые умные и хорошие люди нашей страны!



Юрий Мартенович Рубинчик, камазовский стаж 30 лет:

- НТЦ - это место, где идет неисчерпаемый поиск знаний. Я понял это еще тогда, когда только начал работать конструктором в бюро ведущих мостов. Общие автомобильные проблемы неиссякаемы. Каждый день, приходя утром на работу, стыдно, что вчера мало познал. Домой иду только для того, чтобы набраться сил для нового трудового дня. Желаю всем любить свою работу также. С юбилеем!



Валентина Васильевна Сигатулина, камазовский стаж 28 лет:

- Работа в НТЦ интересная, творческая, требует разностороннего подхода, интеллектуального развития. Здесь не соскучишься. В то же время есть некоторые моменты, которые хотелось бы изменить, улучшить. Я говорю с точки зрения конструктора. В последнее время наша работа усложнилась, возросла ответственность. Это связано с тем, что большинство моделей идут практически сразу с листа на завод. Но я счастлива, что живу в этом городе, работаю именно здесь.



Валентина Николаевна Тубаева, камазовский стаж 26 лет:

- Я полюбила Набережные Челны с первого взгляда. Этот красивый город произвел на меня огромное впечатление, под которым я нахожусь до сих пор. Никогда не сожалела о том, что уехала из родных мест, из Кировской области. НТЦ - это вся моя жизнь, мой второй дом, тут все мои друзья. В Челнах я встретила главного человека в своей жизни. По-другому сложится просто не могло.



Сергей Георгиевич Филимонов, камазовский стаж 25 лет:

- Мы, работники слесарно-сборочного участка, не можем представить себе свою жизнь без “КАМАЗа”. Ежедневно изготавливаем детали для автомобиля, занимаемся его сборкой, доработкой и сертификацией. На сборку одного КАМАЗа уходит от трех недель до полутора месяцев. Это как ожидание желанного ребенка. Начинаем представлять себе, каким он будет, наш КАМАЗ, смотрим за ним, а потом до ворот провожаем всей бригадой. НТЦ - это одна большая семья.



Вера Ивановна Шеронова, камазовский стаж 32 года:

- Когда я приехала в Набережные Челны из Иркутска, мне не было и двадцати пяти лет. Я тогда очень удивилась природе этого края: сырая погода и сильные ветра. Помню как сегодня сентябрь 1973 года. В один из дней ясно светило солнце, но грязи в районе 30-го комплекса, на остановке “Глубок”, было по шиколотку. Помню субботники на литейном заводе. Работали, не считаясь со временем, и при этом не ныли. Помню, как собирали первый автомобиль, который ушел в Москву, на съезд партии. Многие люди, пришедшие со мной в 70-х годах, составляют костяк УГК, работают до сих пор. Немало изменилось за последние годы. К нам пришло молодое пополнение. Думаю, передадим НТЦ в достойные руки. Вот уже 15 лет я работаю председателем профкома. Моя главная задача - помочь человеку в решении его проблем. За годы работы случилось всякое: и радости, и горести. Были и тяжелые периоды в работе профсоюзного комитета, но всегда чувствовалась поддержка коллектива. Свою благодарность ему храню по сей день и пронесу ее через все годы жизни. С праздником вас, дорогие мои! Здоровья вам и вашим семьям!



УСТАМИ ЧЕМПИОНА

КУЗНИЦА ПОБЕД

Теперь, когда слава команды “КАМАЗ-мастер” подтверждена множеством побед и наград, когда Президент страны заявляет, что она, по сути, является национальной автоспортивной сборной, мало кто вспоминает: базу для будущих чемпионов-раллистов, выступающих на грузовиках, в Челнах в свое время заложили багитты. До середины 80-х на производственной базе УГК на РИЗе собирали для них лучшую технику.

Семен Якубов и Фирдаус Кабиров получили приглашение приехать на “КАМАЗ” практически одновременно, в 1987-м. Фирдаус уже тогда был известным раллистом, выступал за сборную России.

- Когда Семен Семенович возглавил НТЦ, - рассказывает чемпион “Дакара-2005”, - он сделал самое главное: убедил всех в нужности и важности развития спортивного направления. Наши грузовые автомобили, кроме участия в автотокссах, заявили о себе в шоссейно-кольцевых гонках и ралли-марафонах. Несколько лет, выезжая в Финляндию, Германию, занимали призовые места, достойно соперничая с конкурентами на их трассах. Можно сказать, это явилось открытием в грузовом спорте. Готовил технику отдел спортивных автомобилей, а сама команда комплектовалась

лучшими слесарями, испытателями, механиками. Для создания спортивных автомобилей, самых мощных и быстрых, конструкторы использовали все передовые достижения. Первые трехосники создавались при участии лучших конструкторов, двигателистов, испытателей НТЦ. Без участия таких асов, как Панфилов, Валеев, Зубов, Изотов, Козадаев, Азильгареев, Иваненко, Новицкий, Колосов, Литвиненко, Балабанов невозможны были бы первые победы. Когда в 1991 году завоевали первый Кубок в ралли “Париж — Дакар”, мощный импульс получил весь НТЦ. Орденами и медалями наградили не только спортсменов, но и многих специалистов “КАМАЗа”.

В течение 15 лет машины совершенствовались, изменилась конструкция, более мощным стал двигатель, улучши-

лись динамические, скоростные возможности. Это результат совместной деятельности всех специалистов и входившего в структуру НТЦ отдела специальных автомобилей.

Сегодня мы имеем лучший автомобиль, что подтверждается результатами выступлений. Чтобы побеждать, техника должна иметь преимущества перед конкурентами по удельной мощности, весу, надежности всего автомобиля и каждого узла в отдельности, высокой ремонтопригодности и технологичности. К счастью, у нас многое делается намного быстрее, чем у соперников. Без НТЦ мы не мыслим своих побед. Совершенству нет предела, рассматриваются новые варианты конструкции: может быть, это будет автомобиль с независимой подвеской, с другим двигателем, другими весовыми характеристиками — словом, со всем тем, что есть перспективным в автомобилестроении. Все новшества внедряются для улучшения качеств спортивного автомобиля, но в команде каждый знает: так проторяется дорога и для серийных машин. И НТЦ для нас — второй дом.



ЗА ТРАВой — в ГОЛЛАНДИЮ

- Мистификация связана уже с днем рождения УГК — 1 апреля. Под этой “звездой”, естественно, жизнь с вечно серьезной миной на лице исключается.

Перед очередным днем рождения, 1 апреля 1994 года, когда мы с Якубовым были в отпуске, появился на свет приказ, который поверг в шок весь коллектив. *(По настоятельной просьбе автора имени его в печати, сиречь — все же не называем. — О.Е.)*

Смысл — провести немислимый по масштабам показ техники, в считанные дни построить павильон, подвести туда канализацию, закупить в Голландии какую-то траву. Подписи на “документе” выглядели как настоящие, его размножили, и колесо завертелось. Когда автор пришел на работу на следующий день, он... испугался! Действительные по натуре НТЦшники, возмущаясь и костеря на чем свет стоит дебильный приказ, уже включились в работу! Все забегали, отбирая технику для показа, полным ходом шла разметка территории для строительства павильона, готовились командировки в Голландию... Валееву, в частности, предписывалось организовать обогрев павильона на базе подогревателя ПЖД-30. Он собрал совещание, чтобы выяснить, кто такую глупость придумал. Хотя приказ по форме был абсолютно идентичен

обычным подобным документам, составили его таким образом, что догадаться о юмористической подоплеке было нетрудно. Панфилов, дождавшись приезда Якубова, пришел к нему с сетованиями: мол, не успеваю выполнить то и это. “Какой приказ?” — недоумевал Якубов. “Так вы же приказ подписали!” Посмотрел Семен Семенович — есть мои подписи, есть его: “Когда же я это подписал?” Стал разбираться, меня вызвал. Шутка была очевидна, но он рассвирепел: “За такие шутки надо увольнять!” Хорошо, смогли отстоять автора. Он уж и сам был не рад: не ожидал, что так все обернется.

ФРОЙНАШАФТ!

- Первые автомобили собирали у нас в экспериментальном цехе на РИЗе, когда завода еще не было. Васильев, Клепацкий приводили множество гостей. Но РИЗ рос, и нас скоро выселили с нашими автомобилями аж на Стройбазу. Приехал слякотной осенью 75-го года в Челны Хонеккер. Тогда как было принято — все по проспекту Мира выстраиваются, машут руками-флагами, приветствуют, он едет обедать в “Дружбу”, а все приветствующие переходят на Московский проспект. С работы ради этого и нас всех откомандировали. Кто же знал, что гостя на РИЗ повезут — машины называли. А их там нет! Васильев: “Найти машины!” Мо-

бильников тогда не было. Стали помощники на УАЗике колесить, нас с Баруном разыскивать. Клепацкий злой: “Где вы ходите?!” А мы — что? Мы встречаем! Указание Васильева — подогнать машины к ДК “Энергетик”. Пришлось со Стройбазы их из-под охраны вызывать, самим за руль садиться. А первая машина — седельный тягач 5410 - грязная, полуприцеп для перевозок панелей... Успели! Выходит Хонеккер, всех разгоняют, и нас от машины теснят. Тут кто-то в шляпе про меня говорит: “Стоп! Это водитель!” Поставили меня обратно к машине, а у нее правая дверца не закрывается. Плахов Хонеккера подводит, я ему на немецком: “Надеемся увидеть машину на дорогах ГДР! Можете сесть в кабину!” Барун дверь держит. Хонеккер полез было, но тут громадный охранник сдернул, как кутенка, своего главу государства.

ВОТ ТАКИЕ НОМЕРА

- А 76-й год? Васильев сказал: никакой “липы”, первые машины должны сойти с конвейера! А тогда еще никакого насыщения конвейера не было. Кому собирать? Конструкторам! Первые пять машин собирали день и ночь. В кабинете у замдиректора Руслана Солина на 22-й позиции я ночевал — прямо на столе. Ни инструмента, ни подъемных механизмов — ничего нет. Поднять 800-килограммовый

двигатель — нечем, погрузчик подехать не может. В помощь нам дали строителей, работавших в подвалах. Вышли обросшие, матерящиеся, грязные, грязные мужики. Дня два двигатель ставили. Меня тогда поразило: запустили мы двигатель, и когда он заработал, эти хамовитые мужики от радости заляпали! Не смешно это было, а трогательно очень. Потом приходили: “Наш двигатель!”

Забавно, что под рукой не только инструментария — руки даже вытереть нечем было. Как ветошь использовали... прижившуюся здесь высокую белую собаку, Найда ее звали. Еду с собой брали и ее кормили: так она свой хлеб отбавывала. Член коллектива. И вдруг исчезла Найда. Звали, кричали — нет. Тоскливо как-то без нее стало. Прошло несколько дней — пришла. А за ней — шенки. Попала она в историю. На митинг, посвященный запуску, нас с Баруном пытались не пустить, мы за пределами корпуса оказались. А Найду сфотографировал фотокорр журнала “За рулем” и поместил ее на вторую страницу обложки. Написано: “Конвейер КАМАЗа”. И на переднем плане, крупно — Найда. Ох, Васильев негодовал.

С номерами на эти первые пять машин, которые должны были в Москву к партсезу отправить, тоже история вышла. Дизайнер Валера Ба-

кулин сделал, в экспериментальном цехе выдавили: КАМ 00-01. Глянул кто-то из начальства приезжего: “Вы что, куйбышевские номера взяли! Переделайте!” А ночь на дворе. Достали Валеру. Во втором часу “КАМ” на “ТАТ” переделали.

Пять машин должно было прийти на Васильевский спуск на Красной площади. Барун на первой ехал, я — на последней. У здания СЭВ на Калининском проспекте вдруг водитель, Красиков, pedal сцепления не может выжать. Оказалось — литейный дефект, рычаг привода сцепления обломился. Стартером завели, на первой передаче к гостинице “Мир” подехали, я побежал звонить... Колонна уже ушла. Потом из “Правды” Андронов мне звонит: “Слушай, пять же машин должно быть. А на фотографии — четыре. Что редактору сказать?” Скажи, говорю, что одна в кадр не вошла.

БРОНЯ КРЕПКА...

- Броневик, говорите? И с броневиком кое-что связано. Осенью прошлого года, когда у нас все военные министры в Челны приехали, здесь же огромное количество техники показано было. Гостей на три группы разделили. Кое-кто интересовался стал: где тут наливают? Я на броневик показываю. Стучат, открыть пытаются. Одну дверь открыли. А там все коврами устлано, и канистра с маслом стоит. Кто-то открыл ее, обидно, ковры залили.

В Москву первую бронемашину отправляли с приложениями: милиция ее за Мамашин не пустила. Пришлось связываться с ГАИ, объяснять. А в Чувашию прибыли — всех перепустили. Колонна из 10 машин состояла. Там решили — танки идут. Наши водители в кафе недалеко от Новочебоксарска пообедать зашли, а тут милиция с автоматами: “Всем лечь на пол!” Только к вечеру разобрались, путь на Москву разрешили.

Материалы об НТЦ подготовила Ольга ЕРАШОВА.

ЮБИЛЕЙ

КОРЕННОЙ КАМАЗОВЕЦ

Наиль ГУБАЙДУЛЛИН

На днях в газету обратились работники ЗАО “Ремдизель”: “Пожалуйста, напишите о нашем главном инженере Зульфате Ахатовиче Аюкине. Скоро он отмечает свой 50-летний юбилей”. А когда я пришел к самому юбиляру, то был удивлен тем, что на встречу собрались еще с десяток человек. И у каждого из них нашлось сказать о товарище по работе что-то свое, особенное. “Я его просто люблю”, - говорит о нем Надежда Харитоновна, специалист по кадрам. “Отзывчивый и добрый человек”, - сказала инженер-конструктор Тамара Демидова. “Технар самой высшей пробы”, — говорит о нем генеральный директор Фаиз Хафизов. Впрочем, сам Зульфат Аюкин скромно предпочел говорить больше не о себе, а о заводе, на котором он работает со дня основания.

Так сложилось в нашем городе, стремительно заселенном приезжими в эпоху строительства “КАМАЗа”, что очень малое число жителей, кому “за сорок”, могут назвать себя коренными челнинцами. Зульфат Аюкин является одним из этих немногих. Он вырос в той части города, которую теперь принято называть “старой”. Учился в школе №1, был твердым ударником. Ко многим урокам относился равнодушно, за исключением физики с математикой. Эти предметы преподавали классные учителя — очень уважаемые люди, ветераны войны. Мальчишки послевоенного времени буквально заглядывали им в рот. И когда настала пора начинать взрослую жизнь, перед ними уже не стоял вопрос, что делать дальше. Только поступать в вуз — и обязательно в технический.

А еще у Зульфата была мечта — поступить в летное училище, стать летчиком. Но на медкомиссии в военкомате окулист огоршил: “У Вас прогрессирует близорукость”. Дорога в небо была закрыта, но хотелось хоть как-то быть поближе к авиации. Вот так после окончания школы Зульфат с товарищами поехал штурмовать Казанский авиационный институт. Вдвоем с другом, Мансуром Мухаметовым,

с первого захода поступили на факультет двигателей летательных аппаратов. Кстати, Зульфат Ахатович за долгие годы не потерял с ним связь — теперь он трудится рядом, начальником отдела на ЗЗЧ. Друзья окончили КАИ в 1978 году. В то время в родном городе уже подходила к концу грандиозная стройка, новому заводу требовались рабочие и специалисты с высшим образованием. Зульфата Аюкина “распределили” на завод двигателей в технологический отдел ремонта двигателей цеха 5/14. Впрочем, он и сам уже знал, что никуда, кроме “КАМАЗа”, ехать не хочет.

Так специалист по авиационным двигателям перекалвалифицировался на двигателя внутреннего сгорания. В то время такой вид деятельности, как капитальный ремонт двигателей еще только начинался. КАМАЗы еще только начали выпускать, так что ремонтировать было особенно нечего. К тому же качество первых двигателей было достаточно высоким, так что нормой был ремонт полутора - двух тысяч двигателей в год.

Цех вполне справлялся с нагрузками, но уже было понятно, что такими малыми объемами ремонт не ограничится. Поэтому в октябре того же 1978 года был



издан приказ за подписью генерального директора Льва Васильева о создании и строительстве целого завода по ремонту двигателей. Среди специалистов цеха 5/14 провели опрос: кто хочет остаться на заводе двигателей, а кто перейдет на новый завод, который еще только предстояло построить. Зульфат Ахатович подумал, да и решил — надо перейти. Все-таки новое производство, большие перспективы.

Однако переходить, собственно говоря, было еще некуда. Пока что ЗРД обрел только технологический отдел. И еще только предстояло построить корпуса, рассчитанные на капитальный ремонт 100 тысяч двигателей, 50 тысяч коробок перемены передач и 100 тысяч главных передач — под проектные мощности “КАМАЗа”. Строительство началось в марте 1980 года и продолжалось пять лет.

А пока что приходилось осваивать и наращивать темпы ремонта в слаточном корпусе автомобильного завода. И в 1985 году все производство капремонта переселили из автомобильного в новенькие цеха главного корпуса.

Конструкторское бюро НТЦ разработало документацию, по которой завод предстояло оснастить технологическим оборудованием. Технологи ЗРД ездили по всей стране, размещая заказы на станкостроительных заводах. Не избежал этой участи и Зульфат Аюкин, тогда рядовой технолог. Задача осложнялась тем, что продолжалось строительство второй очереди “КАМАЗа”. Станкостроительные заводы были загружены камазовскими заказами. И ЗРД заказывал для своего производства практически те же самые станки, что и “КАМАЗ”. Чтобы производители станков все-таки взялись выполнить заказ ремонтного завода, который был для них второстепенным, приходилось как-то ухищряться, “находить общий язык”. Пришлось Зульфату Ахатовичу научиться и этому тонкому мастерству. За пять лет строительства ЗРД он обездлил практически весь Советский Союз — от Вильнюса на западе до Хабаровска на востоке, Одессы на юге и Стерлитамака на севере. Зульфат Аюкин с ностальгией вспоминает те времена. Было интересно. Ну и, конечно, из поездок Зульфат привозил что-нибудь дефицитное — шоколадные конфеты и колбасу из Москвы.

Эпоха командировок закончилась с завершением строительства в 1985 году. ЗРД начал массовый капремонт первых двигателей. В ту пору никто, кроме “КАМАЗа”, капитальным ремонтом не занимался. Поле деятельности было непаханным. За заводскими воротами неделями проставали в очереди грузовики с двигателями в кузовах.

В 1986 году Зульфат Ахатович был направлен в 9-месячную командировку за границу. Да не куда-нибудь, а в охваченную гражданской войной Анголу. Эта страна закупала наши грузовики, а камазовские специалисты поддерживали технику в исправном состоянии и обучали местных военных механиков. С местными объяснялись на пальцах. Советские специалисты жили вдалеке от военных действий, в столице Анголы Луанде. Но дыхание войны чувствовалось и там. Бывало, на ремонт прибывали расстрелянные машины. После возвращения из Анголы Зульфат Ахатович перестал есть бананы, настолько они надоели в знойной Африке.

На “КАМАЗе” завод ремонта двигателей продолжал наращивать мощности. Пика нагрузки он достиг в 1991 году, когда отремонтировали 48030 двигателей. Казалось, ничто не могло помешать стабильной работе завода ремонта двигателей, даже распад СССР. Но через два года запольхал завод двигателей.

В тот же вечер директор ЗРД Иван Костин провел срочное совещание, на котором обрисовал ситуацию: завод двигателей горит, поэтому всему заводу ремонта двигателей предстоит готовиться к поставке отремонтированных двигателей на главный конвейер “КАМАЗа”, больше некому. Срок — две недели.

Задача предстояла не из легких. В кратчайшие сроки комплектовались документацией и вели подготовку производства. Из автоцентров всей страны везли ремонтный фонд. Из “высокой зоны” “движков” вытаскивали и готовили к ремонту обугленные, оплавленные двигатели. Пока бульдозеры разгребали остатки пожарища, пока возводили новые производственные корпуса, ремонтировали и закупали оборудование, ремонтники прилагали поистине героические усилия, чтобы не встал главный конвейер “КАМАЗа”. 44 месяца напряженного труда, 78 тысяч отремонтированных и вновь собранных силовых агрегатов — вот что удалось свершить, пока в 1996 году не

вступил в строй вновь отстроенный завод двигателей.

На эти три с половиной года заводу запретили заниматься капитальным ремонтом для сторонних заказчиков. Вот тогда-то и родился “серый” рынок ремонта. “Гаражные” ремонтники заняли ту нишу, которую раньше занимал ЗРД.

Уже было понятно, что проектной мощности в 100 тысяч двигателей не удастся достичь никогда. Поэтому уже в 1995 году начали подготовку к реконструкции и переводу всего производства в одну сравнительно небольшую часть корпуса — станцию испытания двигателей с мощностью в 10 тысяч капремонтов двигателей в год.

В то время уже не было смысла выходить на рынок на уровне всех остальных ремонтников. Можно было просто затеряться на их фоне. Поэтому основной упор после переезда сделали на качество. И с 1997 года производство работает как часы, а число заказов хоть и медленно, но верно растет. И численность коллектива уже несколько лет стабильно составляет около 450 человек.

В последние несколько лет главный инженер ЗАО “Ремдизель” Зульфат Аюкин занялся научной деятельностью. В 2003 году защитил кандидатскую диссертацию по “своей” теме — ремонту двигателей. Таково опытного технолога и конструктора же-лают видеть у себя в штате многие городские и камазовские предприятия. Однако с родного завода отпускать не хотят — горой стоят за ценного специалиста.

- Но что особенно запомнилось за эти годы? — спрашивает Зульфата Аюкина.

- Да как-то все быстро прошло, как миг промелькнуло. Кажется, что только позавчера въезжали в сотысячный корпус ЗРД. Вчера переезжали на станцию испытания двигателей. А оказывается, что двадцать семь лет уже прошло. Надеюсь, впереди нас всех ожидает только хорошее. Все зависит от нас, тем более, что самое ценное — наш коллектив по-прежнему сплочен и готов к новым свершениям. Спасибо ему, здоровью и удачи всем.



ДЕПАРТАМЕНТ ПО КАЧЕСТВУ ОАО “КАМАЗ” (8552) 37 18 17

5

ПРОГРАММА ТЕЛЕПЕРЕДАЧ

ПОНЕДЕЛЬНИК

11 АПРЕЛЯ



06.00 Телеканал "Доброе утро".
09.00 Новости.
09.20 Боевик "Терминатор-2: судный день".
12.00 Новости (с субтитрами).
12.20 Фильм "Полюнь - трава горькая".
14.00 Д/ф "Другой космос".
14.30 "Угадай мелодию".
15.00 Новости (с субтитрами).
15.20 Фильм "По ту сторону волков".
16.20 "Пять вечеров".
17.30 Криминальная Россия. "Казак - разбойник".
18.00 Вечерние новости (с субтитрами).
18.50 Криминальная Россия. "Казак - разбойник".
18.40 Сериал "Клон".
19.50 Фильм "На углу у Патриарших".
21.00 Время.
21.30 Фильм "Гибель империи".
22.30 Тайны века. Юрий Гагарин. Последнее 24 часа".
23.20 Д/ф "Я - Буба Касторский".
23.30 Ночное "Время".
23.50 Д/ф "Космос. Обратный отсчет".
00.30 Андрей Губин в программе "Путешествия "Русского экстрима".
01.00 Боевик "Пропавший батальон".

РОССИЯ

5.00 Доброе утро, Россия!
8.45 Вести недели.
9.45 Его звали только в лицо. Трагедия комика".
10.40 В Городе. Дежурная часть.
11.00 Вести.
11.30 Местное время. Вести - Москва.
12.20 К 60-летию Победы. Фильм "СЕМНАДЦАТЬ МГНОВЕНИИ ВЕСНЫ".
13.10 Ток-шоу "Что хочет женщина".
14.00 Вести.
14.10 Местное время. Вести - Москва.
14.30 Ток-шоу "Частная жизнь".
15.30 Сериал "МУЖЧИНЫ НЕ ПЛАЧУТ".
16.40 Местное время. Вести - Москва.
17.00 Вести.
17.10 "Честный детектив".
17.45 Сериал "КАРМЕЛИТА".
18.45 Сериал "ИЩЕЛЕНИЕ ЛЮБОВЬЮ".
19.45 Вести. Подробности.
20.00 Вести.
20.30 Местное время. Вести - Москва.
20.50 Спокойной ночи, малыши!
20.55 Мелодрама "ВСЕГДА ГОВОРИ "ВСЕГДА".
21.00 Сериал "МУЖЧИНЫ НЕ ПЛАЧУТ".
22.00 Вести+.
23.20 "Мой серебряный шар. Людмила Марченко".



7.00 Канал "Евроньюс".
10.00 Новости культуры.
10.20 К 60-летию Победы. "Звезда героя". Павел Сидоров.
11.30 Интер@ktiv.
11.00 "Шедьеры старого кино".
Х/ф "КОТОВСКИЙ".
12.35 "Бабалус". Мультисериал.
12.35 "Линия жизни". Ираклий Квирикадзе.
13.10 Х/ф "ПОМНИ ИМЯ СВОЕ".
15.10 "Век Русского юмора".
16.40 "Мышь, деревенская и мышь городская". Мультисериал.
16.00 "Расскажите сказку, доктор".
17.00 "За семью печатями". Телевикторина для телезрителей.
17.10 "Плоды просвещения".
Д/ф "Экзотик: египетский шар-ерстик".
Д/ф К 60-летию Победы. "Звезда героя". Павел Сидоров.
18.00 Д/ф "Война священства". "Круги ада".
18.25 "Порядок слов". Книжные новости.
18.50 "БлокНОТ". Музыкальный эксклюзив.
19.00 "Ночной полет".
19.30 Новости культуры.
20.10 К 60-летию Победы. "Звезда героя". Павел Сидоров.
20.40 Х/ф "СИРАНО ДЕ БЕРЖЕРАК".
22.10 "Тем временем". Информационно-аналитическая программа.
22.45 Д/ф "Еврейский поэт".
0.00 Новости культуры.
0.25 Пр. арт.
0.55 Д/с "Секреты дикой семьи".
1.20 С. Рахманинов. "Музыкальные моменты". Исполняет Н. Луганский.



6.30 "Семь дней".
6.30 "Хэреде иртэ, Татарстан".
7.55 Татарстан хэбэрлэре.
8.05 "Доброе утро, Татарстан".
8.55 Новости Татарстана.
9.05 "Язмашлар хэм ялгышлар".
9.55 Телемагизин.
10.00 "Таймслот".
10.55 Телемагизин.
11.00 Х/ф "Тонки "Пущенное ядро".
12.45 Телемагизин.
12.55 "Жиде йолдыз". Татар жарлары хит-парады.
13.40 "Шаян халлар".
13.55 Татарстан хэбэрлэре.
14.10 "Сандока" - тигр Малайзии.
14.50 Телемагизин.
14.55 Новости Татарстана.
14.50 "Великие женщины века".
14.40 Телемагизин.
15.45 "Джазовый перекресток".
15.25 Телемагизин.
16.20 "Янлыяр тукталышы".
16.50 "Язмашлар хэм ялгышлар".
17.45 "Кутчэнэ".
18.00 "Любовники пустыни".
18.55 Новости Татарстана.
19.00 "Любовники пустыни".
19.25 "Автомобиль".
19.55 Татарстан хэбэрлэре.
20.25 "Хочу мулфильм!".
20.55 "Хочу мулфильм!".
21.05 Х/ф "Эвезелочка моя ненаглядная".
21.55 "Жиде йолдыз".
22.05 Х/ф "Простая история".
22.45 "Жиде йолдыз".
23.00 "В фокусе".
23.30 Новости Татарстана.
23.45 Татарстан хэбэрлэре.



06.00 «СЕГОДНЯ УТРОМ».
07.10 Хэреде иртэ, Чаллы! Доброе утро, Чельны!
08.05 Яналиклар.
08.20 Новости.
09.05 Сериал «СКОРАЯ ПОМОЩЬ».
10.00 «СЕГОДНЯ».
10.20 «ПРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ. ОБЗОР ЗА НЕДЕЛЮ».
10.55 «КУЛИНАРНЫЙ ПОЕДИНОК».
11.15 «СЕГОДНЯ».
13.00 «СЕГОДНЯ».
13.35 Сериал «ОПЕРА. ХРОНИКИ УБОЙНОГО ОТДЕЛА. ЧАС ЛПКИ».
15.25 «ИГРЫ РАЗУМА».
16.00 «СЕГОДНЯ».
16.20 Ток-шоу «ПРИНЦИП ДОМИНО».
17.30 Сериал «МОСКВА. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОКРУГ».
18.35 День в объективе.
19.00 «СЕГОДНЯ».
19.40 Яналиклар.
19.40 Осторопная сводка.
20.05 Новости.
20.20 Хит-парад «Наши песни».
20.45 Сериал «КОСВЕННЫЕ УЛИКИ».
21.50 «ПРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ».
22.00 «СЕГОДНЯ 22:00».
22.40 Сериал «ТАКСИСТКА-2».



6.00 Музыкальный канал.
6.30 Программа «УТРО».
8.35 «Час суда. Дела семейные».
9.30 «24». Информационная программа.
9.50 Д/ф «Следствие ведут экстрасенсы».
10.55 Программа «Очевидцы».
11.55 «Дикая планета». Д/ф «Племя динок».
13.00 «24». Информационная программа.
14.00 «Час суда».
14.00 Д/ф «Проект Отражение: PR-оказия».
15.55 Мультисериал «Детки из класса 402».
15.40 Сериал «Пауэр рейнджеры, или Могучие рейнджеры. Успеть на помощь».
16.00 Сериал «Мятёжный дух».
16.20 «Час суда. Дела семейные».
18.00 Сериал «ВОЗВРАЩЕНИЕ МУХТАРА».
18.00 Информационная программа «ГОРОД».
19.40 Программа «ПЕРЕХВАТ».
19.50 Боевик «АНГЛИЧАНИН».
21.30 Радио «Эхо Москвы в Казани» представляет: «Говорит и показывает радио. Актуальная тема дня».
22.00 Информационная программа «ГОРОД».
22.30 Телесериал «КГБ в смокинге».
23.45 «24». Информационная программа.

ВТОРНИК / 12 АПРЕЛЯ



06.00 Телеканал "Доброе утро".
09.00 Новости.
09.20 Фильм "Гибель империи".
10.30 Сериал "Клон".
11.30 Дисней-клуб: "Чип и Дейл спешат на помощь".
12.00 Новости (с субтитрами).
12.20 Фильм "Самые первые".
14.10 Д/ф "Шаг в бездну".
15.00 Новости (с субтитрами).
15.20 Фильм "По ту сторону волков".
16.20 "Пять вечеров".
17.30 Криминальная Россия. "Дьяволица".
18.00 Вечерние новости (с субтитрами).
18.10 Криминальная Россия. "Дьяволица".
18.40 Сериал "Клон".
19.50 Фильм "На углу у Патриарших".
21.00 Время.
21.30 Фильм "Гибель империи".
22.30 Тайны века. Юрий Гагарин. Последнее 24 часа".
23.30 Ночное "Время".
23.50 "Неизвестный Олег Ефремов".
00.30 "Полдорожник".
01.00 Комедия "В поисках галактики".

РОССИЯ

5.00 Доброе утро, Россия!
8.45 Мелодрама "ВСЕГДА ГОВОРИ "ВСЕГДА".
9.45 Ко Дню космонавтики. "На краю гибели. Прада о полноте космонавта Леонова".
10.40 В Городе. Дежурная часть.
11.00 Вести.
11.30 Местное время. Вести - Москва.
12.20 К 60-летию Победы. Фильм "СЕМНАДЦАТЬ МГНОВЕНИИ ВЕСНЫ".
13.10 Ток-шоу "Что хочет женщина".
14.00 Вести.
14.10 Местное время. Вести - Москва.
14.30 Ток-шоу "Частная жизнь".
15.30 Сериал "МУЖЧИНЫ НЕ ПЛАЧУТ".
16.40 Местное время. Вести - Москва.
17.00 Вести.
17.10 Кулагин и партнеры.
17.45 Сериал "КАРМЕЛИТА".
18.45 Сериал "ИЩЕЛЕНИЕ ЛЮБОВЬЮ".
19.45 Вести. Подробности.
20.00 Вести.
20.30 Местное время. Вести - Москва.
20.50 Спокойной ночи, малыши!
20.55 Мелодрама "ВСЕГДА ГОВОРИ "ВСЕГДА".
21.00 Сериал "МУЖЧИНЫ НЕ ПЛАЧУТ".
22.00 Вести+.
23.20 Вести. Дежурная часть.
23.35 Фильм "УКРОЩЕНИЕ ОГНЯ".

КУЛЬТУРА

7.00 Канал "Евроньюс".
10.00 Новости культуры.
10.20 К 60-летию Победы. "Звезда героя". Павел Сидоров.
11.30 Интер@ktiv.
11.00 "Шедьеры старого кино".
Х/ф "КОТОВСКИЙ".
12.35 "Бабалус". Мультисериал.
12.35 "Линия жизни". Ираклий Квирикадзе.
13.10 Х/ф "ПОМНИ ИМЯ СВОЕ".
15.10 "Век Русского юмора".
16.40 "Мышь, деревенская и мышь городская". Мультисериал.
16.00 "Расскажите сказку, доктор".
17.00 "За семью печатями". Телевикторина для телезрителей.
17.10 "Плоды просвещения".
Д/ф "Экзотик: египетский шар-ерстик".
Д/ф К 60-летию Победы. "Звезда героя". Павел Сидоров.
18.00 Д/ф "Война священства". "Круги ада".
18.25 "Порядок слов". Книжные новости.
18.50 "БлокНОТ". Музыкальный эксклюзив.
19.00 "Ночной полет".
19.30 Новости культуры.
20.10 К 60-летию Победы. "Звезда героя". Павел Сидоров.
20.40 Х/ф "СИРАНО ДЕ БЕРЖЕРАК".
22.10 "Тем временем". Информационно-аналитическая программа.
22.45 Д/ф "Еврейский поэт".
0.00 Новости культуры.
0.25 Пр. арт.
0.55 Д/с "Секреты дикой семьи".
1.20 С. Рахманинов. "Музыкальные моменты". Исполняет Н. Луганский.



6.00 Новости Татарстана.
6.30 Татарстан хэбэрлэре.
7.00 "Хэреде иртэ, Татарстан".
7.55 Татарстан хэбэрлэре.
8.05 "Доброе утро, Татарстан".
8.55 Новости Татарстана.
9.05 "Язмашлар хэм ялгышлар".
9.55 Телемагизин.
10.00 "Любовники пустыни".
10.55 Телемагизин.
11.00 Х/ф "Простая история".
12.45 Телемагизин.
12.55 "Жиде йолдыз". Татар жарлары хит-парады.
13.40 "Шаян халлар".
13.55 Татарстан хэбэрлэре.
14.10 "Сандока" - тигр Малайзии.
14.50 Телемагизин.
14.55 Новости Татарстана.
14.50 "Великие женщины века".
14.40 Телемагизин.
15.45 "Джазовый перекресток".
15.25 Телемагизин.
16.20 "Янлыяр тукталышы".
16.50 "Язмашлар хэм ялгышлар".
17.45 "Кутчэнэ".
18.00 "Любовники пустыни".
18.55 Новости Татарстана.
19.00 "Любовники пустыни".
19.25 "Автомобиль".
19.55 Татарстан хэбэрлэре.
20.25 "Хочу мулфильм!".
20.55 "Хочу мулфильм!".
21.05 Х/ф "Эвезелочка моя ненаглядная".
21.55 "Жиде йолдыз".
22.05 Х/ф "Простая история".
22.45 "Жиде йолдыз".
23.00 "В фокусе".
23.30 Новости Татарстана.
23.45 Татарстан хэбэрлэре.



06.00 «СЕГОДНЯ УТРОМ».
07.10 Хэреде иртэ, Чаллы! Доброе утро, Чельны!
08.05 Яналиклар.
08.20 Новости.
09.05 Сериал «СКОРАЯ ПОМОЩЬ».
10.00 «СЕГОДНЯ».
10.20 ПРОФЕССИЯ – РЕПОРТЕР.
10.50 Сериал «КОСВЕННЫЕ УЛИКИ».
11.55 Сериал «ЧЕЛОВЕК ВОЙНЫ».
13.00 «СЕГОДНЯ».
13.35 «ЧИСТОСЕРДЧНОЕ ПРИЗНАНИЕ».
14.05 «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ГРАНИЦА».
15.25 «ИГРЫ РАЗУМА».
15.35 «ИГРЫ РАЗУМА».
16.00 «СЕГОДНЯ».
16.20 Ток-шоу «ПРИНЦИП ДОМИНО».
17.30 Сериал «МОСКВА. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОКРУГ».
18.35 День в объективе.
19.00 «СЕГОДНЯ».
19.40 Яналиклар.
19.40 Осторопная сводка.
20.05 Новости.
20.20 Булэкжэ жыр. Песня в подарок.
20.45 Сериал «КОСВЕННЫЕ УЛИКИ».
21.50 «ПРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ».
22.00 «СЕГОДНЯ 22:00».
22.35 ФУТБОЛ. ЧИТА ЧЕМПИОНОВ.
«Бавария» (Германия) – «Челси» (Англия). Прямая трансляция.



6.00 «24». Информационная программа.
6.30 Программа «УТРО».
8.25 «Час суда. Дела семейные».
9.30 «24». Информационная программа.
9.50 Х/ф «Крокодилы».
11.55 «Дикая планета». Д/ф «Прекрасные убойцы».
12.30 «24». Информационная программа.
13.00 «Час суда».
14.00 Д/ф «Проект Отражение: PR-оказия».
15.55 Мультисериал «Детки из класса 402».
15.40 Сериал «Пауэр рейнджеры, или Могучие рейнджеры. Успеть на помощь».
16.00 Сериал «Мятёжный дух».
16.20 «Час суда. Дела семейные».
18.00 Сериал «ВОЗВРАЩЕНИЕ МУХТАРА».
18.00 Информационная программа «ГОРОД».
19.40 Программа «ПЕРЕХВАТ».
19.50 Боевик «АНГЛИЧАНИН».
21.30 Радио «Эхо Москвы в Казани» представляет: «Говорит и показывает радио. Актуальная тема дня».
22.00 Информационная программа «ГОРОД».
22.30 Сериал «КГБ в смокинге».
23.45 «24». Информационная программа.
00.15 Х/ф «Насеник».

СРЕДА / 13 АПРЕЛЯ



06.00 Телеканал "Доброе утро".
09.00, 12.00, 15.00 Новости.
09.20 Фильм "Гибель империи".
10.30 Сериал "Клон".
11.30 Дисней-клуб: "Илио и Стич".
12.20 Фильм "Любовь, зомби".
14.00 "Дэвид Копперфилд. Разоблаченная иллюзия".
14.10 Д/ф "Угадай мелодию".
15.00 Новости (с субтитрами).
15.20 Фильм "По ту сторону волков".
16.20 "Пять вечеров".
17.30 Криминальная Россия. "Монстр из Старожиллова".
18.00 Вечерние новости (с субтитрами).
18.10 Криминальная Россия. "Монстр из Старожиллова".
18.40 Сериал "Клон".
19.50 Фильм "На углу у Патриарших".
21.00 Время.
21.30 Фильм "Гибель империи".
22.30 Тайны века. Юрий Гагарин. Последнее 24 часа".
23.30 Ночное "Время".
23.50 Теория невероятности. "Кризис среднего возраста".
00.30 Д/с "Оружие Второй мировой войны".
01.00 Комедия "Ничего общего".

РОССИЯ

5.00 Доброе утро, Россия!
8.45 Мелодрама "ВСЕГДА ГОВОРИ "ВСЕГДА".
9.45 "Сквозной удар. Авиабза особого назначения".
10.45 В Городе. Дежурная часть.
11.00 Вести.
11.30 Местное время. Вести - Москва.
12.20 К 60-летию Победы. Фильм "СЕМНАДЦАТЬ МГНОВЕНИИ ВЕСНЫ".
13.10 Ток-шоу "Что хочет женщина".
14.00 Вести.
14.10 Местное время. Вести - Москва.
14.30 Ток-шоу "Частная жизнь".
15.30 Сериал "МУЖЧИНЫ НЕ ПЛАЧУТ".
16.40 Местное время. Вести - Москва.
17.00 Вести.
17.10 Кулагин и партнеры.
17.45 Сериал "КАРМЕЛИТА".
18.45 Сериал "ИЩЕЛЕНИЕ ЛЮБОВЬЮ".
19.45 Вести. Подробности.
20.00 Вести.
20.30 Местное время. Вести - Москва.
20.50 Спокойной ночи, малыши!
20.55 Мелодрама "ВСЕГДА ГОВОРИ "ВСЕГДА".
21.00 Сериал "МУЖЧИНЫ НЕ ПЛАЧУТ".
22.00 Вести+.
23.20 Вести. Дежурная часть.
23.35 Фильм "УКРОЩЕНИЕ ОГНЯ".

КУЛЬТУРА

7.00 Канал "Евроньюс".
10.00 Новости культуры.
10.20 К 60-летию Победы. "Звезда героя". Виктор Науменко.
10.25 Программа передач.
10.30 Х/ф "Секреты дикой семьи".
11.00 Х/ф "ПЛОДЫ".
12.35 "Хем временем". Информационно-аналитическая программа.
13.25 Х/ф "НЕОКОНЧЕННАЯ ПОВЕСТЬ".
15.05 "Третьяковка - дар бесценный".
15.10 "Мышь, деревенская и мышь городская". Мультисериал.
15.55 "Достать до неба". Мультифильм.
16.05 "КАРЛСОН, КОТОРЫЙ ЖИВЕТ НА КРЫШЕ".
16.35 "Плоды просвещения". Д/ф "Мир Клеопатры: раскрытые тайны Александрии".
17.15 Д/с "...И танки наши быстры".
17.40 К 60-летию Победы.
17.45 "Питербург: время и место".
17.55 "Питербург: время и место".
18.10 "Порядок слов". Книжные новости.
18.50 Юбилейный вечер Л. Лядовой.
19.00 "Ночной полет".
19.30 Новости культуры.
19.50 К 60-летию Победы.
20.05 "Хочу мулфильм!".
20.55 "Хочу мулфильм!".
21.05 Х/ф "ЭТО СЛУЧИЛОСЬ В МИЛИЦИИ".
21.30 "Экзотик". Елена Козелькова.
22.00 "Культурная революция".
23.00 Х/ф "ЛЮДВИГ".
0.00 Новости культуры.



6.00 Новости Татарстана.
6.30 Татарстан хэбэрлэре.
7.00 "Хэреде иртэ, Татарстан".
7.55 Татарстан хэбэрлэре.
8.05 "Доброе утро, Татарстан".
8.55 Новости Татарстана.
9.05 "Язмашлар хэм ялгышлар".
9.55 Телемагизин.
10.00 "Любовники пустыни".
10.55 Телемагизин.
11.00 Х/ф "Простая история".
12.45 Телемагизин.
12.55 "Жиде йолдыз". Татар жарлары хит-парады.
13.40 "Шаян халлар".
13.55 Татарстан хэбэрлэре.
14.10 "Сандока" - тигр Малайзии.
14.50 Телемагизин.
14.55 Новости Татарстана.
14.50 "Великие женщины века".
14.40 Телемагизин.
15.45 "Джазовый перекресток".
15.25 Телемагизин.
16.20 "Янлыяр тукталышы".
16.50 "Язмашлар хэм ялгышлар".
17.45 "Кутчэнэ".
18.00 "Любовники пустыни".
18.55 Новости Татарстана.
19.05 "Любовники пустыни".
19.25 "Автомобиль".
19.55 Татарстан хэбэрлэре.
20.25 "Хочу мулфильм!".
20.55 "Хочу мулфильм!".
21.05 Х/ф "Эвезелочка моя ненаглядная".
21.55 "Жиде йолдыз".
22.05 Х/ф "Простая история".
22.45 "Жиде йолдыз".
23.00 "В фокусе".
23.30 Новости Татарстана.
23.45 Татарстан хэбэрлэре.



06.00 «СЕГОДНЯ УТРОМ».
07.10 Хэреде иртэ, Чаллы! Доброе утро, Чельны!
08.05 Яналиклар.
08.20 Новости.
09.05 Сериал «СКОРАЯ ПОМОЩЬ».
10.00 «СЕГОДНЯ».
10.20 «ПРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ. ОБЗОР ЗА НЕДЕЛЮ».
10.55 «КУЛИНАРНЫЙ ПОЕДИНОК».
11.15 «СЕГОДНЯ».
13.00 «СЕГОДНЯ».
13.35 Сериал «ОПЕРА. ХРОНИКИ УБОЙНОГО ОТДЕЛА. ЧАС ЛПКИ».
15.25 «ИГРЫ РАЗУМА».
15.35 «ИГРЫ РАЗУМА».
16.00 «СЕГОДНЯ».
16.20 Ток-шоу «ПРИНЦИП ДОМИНО».
17.30 Сериал «МОСКВА. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОКРУГ».
18.35 День в объективе.
19.00 «СЕГОДНЯ».
19.40 Яналиклар.
19.40 Осторопная сводка.
20.05 Новости.
20.20 Булэкжэ жыр. Песня в подарок.
20.45 Сериал «КОСВЕННЫЕ УЛИКИ».
21.50 «ПРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ».
22.00 «СЕГОДНЯ 22:00».
22.35 ФУТБОЛ. ЧИТА ЧЕМПИОНОВ.
«Бавария» (Германия) – «Челси» (Англия). Прямая трансляция.



6.00 «24». Информационная программа.
6.30 Программа «УТРО».
8.25 «Час суда. Дела семейные».
9.30 «24». Информационная программа.
9.50 Х/ф «Крокодилы».
11.55 «Дикая планета». Д/ф «Живущие в дупле».
12.30 «24». Информационная программа.
13.00 «Час суда».
14.00 Д/ф «Проект Отражение: PR-оказия».
15.55 Мультисериал «Детки из класса 402».
15.40 Сериал «Пауэр рейнджеры, или Могучие рейнджеры. Успеть на помощь».
16.00 Сериал «Мятёжный дух».
16.20 «Час суда. Дела семейные».
18.00 Сериал «ВОЗВРАЩЕНИЕ МУХТАРА».
18.00 Информационная программа «ГОРОД».
19.40 Программа «ПЕРЕХВАТ».
19.50 Фантастика «ЭКЗИСТЕНЦИЯ».
21.40 Радио «Эхо Москвы в Казани» представляет: «Говорит и показывает радио. Актуальная тема дня».
22.00 Информационная программа «ГОРОД».
22.30 Сериал «КГБ в смокинге».
23.45 «24». Информационная программа.

ЧЕТВЕРГ / 14 АПРЕЛЯ



06.00 Телеканал "Доброе утро".
09.00 Новости.
09.20 Фильм "Гибель империи".
10.30 Сериал "Клон".
11.30 Дисней-клуб: "Утинные истории".
12.00 Новости (с субтитрами).
12.20 60 фильмов о войне. Фильм "Судьба".
14.10 "Ералаш".
14.30 "Угадай мелодию".
15.00 Новости (с субтитрами).
15.20 Фильм "По ту сторону волков".
16.20 "Пять вечеров".
17.30 Криминальная Россия.
18.00 Вечерние новости (с субтитрами).
18.10 Криминальная Россия.
18.40 Сериал "Клон".
19.50 Фильм "На углу у Патриарших".
21.00 Время.
21.30 Фильм "Гибель империи".
22.40 "Человек и закон".
23.30 Ночное "Время".
23.50 Тайная история искусства.
01.00 Комедия "Фальшивые шедьеры".

РОССИЯ

5.00 Доброе утро, Россия!
8.45 "ВСЕГДА ГОВОРИ "ВСЕГДА".
9.45 "Битва на Холме".
10.45 Вести. Дежурная часть.
11.00 Вести.
11.30 Местное время. Вести - Москва.
12.20 К 60-летию Победы. Фильм "СЕМНАДЦАТЬ МГНОВЕНИИ ВЕСНЫ".
13.10 Ток-шоу "Что хочет женщина".
14.00 Вести.
14.10 Местное время. Вести - Москва.
14.30 Ток-шоу "Частная жизнь".
15.30 Сериал "МУЖЧИНЫ НЕ ПЛАЧУТ".
16.40 Местное время. Вести - Москва.
17.00 Вести.
17.10 Кулагин и партнеры.
17.45 Сериал "КАРМЕЛИТА".
18.45 Сериал "ИЩЕЛЕНИЕ ЛЮБОВЬЮ".
19.45 Вести. Подробности.
20.00 Вести.
20.30 Местное время. Вести - Москва.
20.50 Спокойной ночи, малыши!
20.55 "ВСЕГДА ГОВОРИ "ВСЕГДА".
21.00 Сериал "МУЖЧИНЫ НЕ ПЛАЧУТ".
22.00 Вести+.
23.20 "Бойи Фишер. Против всех".
0.15 Вести. Дежурная часть.

КУЛЬТУРА

7.00 Канал "Евроньюс".
10.00 Новости культуры.
10.20 К 60-летию Победы. "Звезда героя". Павел Маштаков.
10.30 Х/ф "Земное и Небесное".
11.15 К 90-летию со дня рождения Петра Глебова. Х/ф "БАЛТИСКОЕ НЕБО".
12.35 "Бабалус". Мультисериал.
12.35 "Линия жизни". Ираклий Квирикадзе.
13.10 Х/ф "ПОМНИ ИМЯ СВОЕ".
15.10 "Век Русского юмора".
16.40 "Мышь, деревенская и мышь городская". Мультисериал.
16.00 "Расскажите сказку, доктор".
17.00 "За семью печатями". Телевикторина для телезрителей.
17.10 "Плоды просвещения".
Д/ф "Экзотик: египетский шар-ерстик".
Д/ф К 60-летию Победы. "Звезда героя". Павел Сидоров.
18.00 Д/ф "Война священства". "Круги ада".
18.25 "Порядок слов". Книжные новости.
18.50 "БлокНОТ". Музыкальный эксклюзив.
19.00 "Ночной полет".
19.30 Новости культуры.
19.50 К 60-летию Победы.
20.05 "Хочу мулфильм!".
20.55 "Хочу мулфильм!".
21.05 Х/ф "ЭТО СЛУЧИЛОСЬ В МИЛИЦИИ".
21.30 "Экзотик". Елена Козелькова.
22.00 "Культурная революция".
23.00 Х/ф "ЛЮДВИГ".
0.00 Новости культуры.



6.00 Новости Татарстана.
6.30 Татарстан хэбэрлэре.
7.00 "Хэреде иртэ, Татарстан".
7.55 Татарстан хэбэрлэре.
8.05 "Доброе утро, Татарстан".
8.55 Новости Татарстана.
9.05 "Язмашлар хэм ялгышлар".
9.55 Телемагизин.
10.00 "Любовники пустыни".
10.55 Телемагизин.
11.00 Х/ф "Смерть в воде".
12.45 Телемагизин.
12.55 Ток-шоу "Эйбэт гайбэт".
13.40 "Музыкаль сэфир".
13.55 Татарстан хэбэрлэре.
14.10 "Сандока" - тигр Малайзии.
14.50 Телемагизин.
14.55 Новости Татарстана.
15.10 "Путь".
15.25 "НЭ".
15.45 "Видеоспорт".
16.15 Телемагизин.
16.20 "Янлыяр тукталышы".
16.50 "Язмашлар хэм ялгышлар".
17.45 "Кутчэнэ".
18.00 "Вопрос дня".<

ПАРЛАМЕНТСКИЙ ЧАС

НЕПРАВИЛЬНАЯ МОЛОДЕЖЬ

Светлана ГУРЬЯНОВА

Челнинская молодежь ведет неправильный образ жизни, считают в администрации города. Причем она стала настолько неуправляемой, что специалисты, чья деятельность так или иначе связана с молодежью, вынуждены просить помощи у депутатов. Смогут ли они на правах законодателей изменить ситуацию?

Не секрет, что службы, занятые профилактикой подростковой преступности, гордятся результатами своей работы: в последние годы в криминальной сводке фигурирует все меньшее количество несовершеннолетних. Например, в период весенних каникул зафиксировано всего два преступления с участием школьников, а это на 20 процентов меньше, чем в прошлом году. Объяснений тому много: организовали ежедневную работу школьных спортивных залов, открыли хоккейные корты, предоставили возможность работать... В общем, сделали все, чтобы молодежь была занята полезным делом. К подросткам, которые входят в группу риска, особый подход: их возят на экскурсии в места лишения

свободы, в специализированные загородные лагеря, водят в походы.

Но чем же так озадачены в администрации города? На самом деле, есть вопросы, которые практически невозможно урегулировать. И самый сложный из них – деятельность ночных клубов, которые в воспитании молодежи играют не последнюю роль. Тревожит содержание программ подобных заведений: конкурсы на раздевание и количество выпитого спиртного приличными назвать сложно. Смущает и возраст посетителей: родители 14-летних подростков звонят с жалобами аж заместителю главы администрации города. Главный их вопрос: почему детей пропускают

в ночные заведения? Кстати, несмотря на общую благополучную картину, в Челнах увеличилось количество преступлений, совершенных малолетками в нетрезвом состоянии. Файруза Мустафина, заместитель главы города, недавно встретилась с руководителями развлекательных заведений и попросила их упорядочить “культурно-массовую” деятельность. Прислушались только двое. Остальные, с полной уверенностью, что отвечать перед УВД и прокуратурой не придется, просьбу представителя власти проигнорировали. “Я уже не знаю, как на них воздействовать, – говорит Мустафина. – Может, есть смысл пригласить на депутатское заседание?” Депутаты, конечно, не против, но будет ли от этого результат: в каком законе прописано, какие клубные конкурсы не имеют права на существование, и как вести себя посетителям подобных учреждений? Впрочем, если городские власти действительно захотят упорядочить деятельность развлекательных центров, выход будет найден. Правда, какой

и когда – пока непонятно.

Кстати, Челны считаются самым клубным городом в республике. Развлекательных заведений в автограде в два раза меньше, чем в Казани, но посещаемость при этом на порядок выше.

Другой вопрос относительно воспитания молодежи не менее сложен – разросшееся до абсурда количество игровых автоматов. Челны дожили то того момента, когда здесь появились большие игромании. Таковыми признали себя уже 20 челнинцев, они организовали клуб “Анонимные игроки” (подобный клубам “Анонимные алкоголики”, “Анонимные наркоманы”). Молодые люди собираются в социально-реабилитационном центре “Диалог” и проходят курс реабилитации по программе “12 шагов”. И это только начало: сколько всего в Челнах подобных больных не знает никто, но догадаться не трудно – в десятки раз больше.

Первый удар по владельцам игровых заведений уже нанесен: долой автоматы с остановочных павильонов – сказали в администрации города. Родителям играющих подростков жить стало легче, но не намного. А вопросов, которые нужно решать в срочном порядке, осталось не меньше. И от того, насколько оперативно сумеют их “разрулить” представители городских властей, будет зависеть, удастся ли Челнам окончательно избавиться от имиджа криминального города.

ВЕСЕННИЙ ПРИЗЫВ

В АРМИЮ С “КАМАЗА”

Светлана ГУРЬЯНОВА

1 апреля на территории России стартовала очередная призывная кампания. За три месяца российские военкоматы планируют поставить в строй почти 158 тысяч новобранцев. В их числе будут 700 челнинцев, а третью часть из них составят работники «КАМАЗа».

Сейчас на Камском автозаводе трудится порядка полутора тысяч ребят призывного возраста. В этот призыв на воинскую службу отправятся 220 камазовцев. Каждого из них предприятие проводит торжественно - не так давно эта традиция была заложена молодежной организацией корпорации, и «Вести КАМАЗа» неоднократно писали об этом. Больше всего повезет тем 15 парням, чей путь лежит в элитную воинскую часть, которая находится в самом центре Москвы. Это 147-я автомобильная база генерального штаба ВС РФ, с ее руководством «КАМАЗ» достиг договоренности еще в 2003 году. В данный момент в столице России служат 45 наших ребят, а двое уже вернулись и снова работают на автогиганте.

К претендентам на «элитную» службу особые требования. Их личное дело подвергается серьезной проверке: призывник должен быть «чистым» во всех отношениях – и по состоянию здоровья, и на предмет взаимоотношений с правоохранительными органами, и еще по многим другим

показателям. Решающую роль играет и мнение о нем трудового коллектива. Отбор будущих солдат проводится сначала на «КАМАЗе», потом в городском военкомате, а окончательный вердикт выносят представители генштаба. В первоначальном варианте список состоял из 30 кандидатов, а после собеседования осталось 17 - остальные не подошли по разным причинам. Но уже сейчас известно, что в элитную часть попадут только 15 ребят - количество мест, предоставленных камазовцам, строго ограничено. Стоит отметить, что ни одно другое предприятие России не имеет возможности «устроить» своих ребят в одну, да еще столичную, воинскую часть в таком количестве.

Солдат, которые служат в Москве, можно назвать счастливыми. Еще ни один камазовец не жаловался на жизнь в 147-й автомобильной базе. Родители уверены в том, что их сыновей не обижают, они регулярно созваниваются с командованием. Зимой родственники наших солдат ездили на присягу, а заводская

концертная группа устроила в части настоящий праздник. Кстати, дедовщины здесь нет, – об этом с уверенностью говорят в молодежной организации автогиганта.

Служба в этой элитной воинской части хороша для камазовцев еще и тем, что их трудовой стаж не прерывается. Кроме того, для всех демобилизованных, которые ушли в армию с «КАМАЗа» и вернулись на производство, предусмотрена единовременная материальная помощь. За прошлый год общая сумма выплат составила более 500 тысяч рублей.

Куда отправятся служить остальные 205 камазовцев, не знает никто: их распределением займется уже в республиканском военкомате. Но «КАМАЗ» планирует расширить программу по призыву своих работников. Сейчас ведутся переговоры с руководством Краснознаменного Дальневосточного регионального пограничного управления (в Хабаровске), а также испытательного полигона в Бронницах. Если удастся, наши ребята получат возможность служить и там, правда, весенние призывники в их число уже не попадут. Зато они уверены, что их будут ждать на родном предприятии.



Артур Сатосов ушел на службу, будучи инженером-конструктором ПРЗ. Коллеги пишут письма и ждут его возвращения

АНТИКРИМИНАЛ



Судя по милицейской статистике, самым любимым горячительным напитком народа по-прежнему остается водка. По крайней мере, именно она пользуется наибольшей популярностью у производителей алкогольных суррогатов и, соответственно, чаще других самодельных вин и коньяков мелькает на страницах оперативной сводки. Покупателей

подделки привлекает, прежде всего, цена, которая бывает ниже цены настоящей водки почти в два раза. Однако зачастую любителей дешевой “беленькой” после приема внутрь наутро ожидает нечто посерьезнее, чем похмелье. Бывает, что такие распятия заканчиваются тяжелым отравлением и даже смертью. Показателен прошлогодний слу-

ДЕШЕВО, НО ОПАСНО

Наиль ГУБАЙДУЛЛИН

Практически каждому третьему покупателю выпадает “счастливый” шанс приобрести алкогольный напиток, чье происхождение туманно. Этот факт выяснился в ходе операции “Алкоголь”, которую правоохранительные органы провели в первой декаде марта. Так, на 287 проверок пришлось 86 случаев тех или иных правонарушений. Также миллионеры изъяли 126 литров алкогольной и спиртосодержащей продукции и завели 10 уголовных дел.

чай такой попойки. Тогда в квартире на ГЭСе после пьянки нашли мертвыми сразу трех человек. Похожий случай случился буквально полмесяца назад: собутыльники наутро обнаружили своего приятеля холодным. Для других потребителей поддельной водки сто процентно заканчивается циррозом печени.

Хоть даже качественная водка далеко не полезна для здоровья, некачественная во многом опаснее. Дело в том, что если в производстве качественной водки используют так называемый питьевой спирт, полученный из забродившего зерна, то в некачественной

водке подпольные производители заменяют питьевой спирт на технический, полученный из нефти. Технический спирт довольно дешев, однако в нем остается немало ядовитых нефтепродуктов, которые потом оседают в организме. Мало того: теперь даже чистый технический спирт заменяют спиртосодержащими жидкостями, такими как жидкость для мытья лобовых стекол автомобиля или гигиенические одеколоны и лосьоны.

Так, 5 марта в поселке Круглое Поле оперативники накрыли подпольный цех по производству фальсифицированной водки. Хозяйка сна-

VESTI.CHELNY.RU

ЧИНОВНИКА ПОД СУД

Борьба с коррупцией в Челнах продолжается.

В поле зрения правоохранительных органов попал заместитель главы администрации, начальник департамента ЖКХ Фанис Низаметдинов. На него завели уголовное дело по статье 285 (часть 1) УК РФ – «Злоупотребление должностными полномочиями». Прокуратура города, которая ведет расследование по делу Низаметдинова, на данный момент отказывается от комментариев. Известно лишь, что в рабочий кабинет замглавы стражи порядка явились неожиданно, в день, когда работники ЖКХ отмечали профессиональный праздник. На торжественное мероприятие, прошедшее в зале администрации города, Низаметдинов, который должен был поздравить коллег, не явился.

ШКОЛЬНИКИ СДАЮТ ЕГЭ

В челнинских школах готовятся к единому государственному экзамену, который впервые пройдет по итогам этого учебного года.

На днях 1714 старшеклассников (23 процента от их общего числа) сдали пробный экзамен по математике. Согласно требованиям ЕГЭ, экзамен должен проходить в другой школе, причем одноклассники в одном кабинете находиться не могут. За дисциплиной следят учителя, которые к сдаваемому предмету не имеют никакого отношения. Школьники должны иметь при себе только ручку и паспорт. На пробном экзамене все эти требования были соблюдены. На днях результаты экзамена на совещании с хозяйственными руководителями обнародовал начальник управления образования Рамиль Халимов. С заданием, по его словам, справились 72 процента учащихся: 45 процентов на «хорошо» и «отлично», 27 – на «удовлетворительно». Особое внимание в управлении образования уделили претендентам на медаль. «Многие сомневаются в способностях челнинских медалистов, и мы решили проверить, как они справятся с ЕГЭ. Участвовало более двухсот претендентов, и 87 процентов из них подтвердили свои знания».

В целом, специалисты уверены, что челнинские школьники с ЕГЭ справятся. Главное, к моменту его проведения устранить некоторые проблемы, которые удалось выявить в результате пробного экзамена. Например, некоторые школьники не имеют российского гражданства. Рамиль Халимов просил на совещании руководителей спецслужб посодействовать таким ребятам, в противном случае (без паспорта) они не будут допущены до экзамена.

ЧЕЛНЫ УСТАВНЫЕ

Администрация Челнов совместно с депутатским корпусом продолжает работу над проектом городского устава.

На прошлой неделе состоялось совещание, где члены рабочей группы рассмотрели вопросы, которые будут прописаны в этом документе: экономические, земельные основы, градостроительную политику, образование и многое другое. Со дня на день разработчики устава (их 27 человек) вновь соберутся и внесут в проект последние поправки. После этого черновой вариант устава будет вынесен на рассмотрение депутатских комиссий. Устав будет утвержден на одной из следующих сессий горсовета.

ПЕРЕПИСАЛИ И ВСЕМ РАССКАЗАЛИ

В Челнах, наконец, обнародовали результаты переписи, которая прошла в октябре 2002 года.

Выяснилось, что по численности населения Челны занимают 31-е место в России – здесь проживают более 513 тысяч граждан. Средний возраст горожан увеличился на шесть лет и сейчас составляет 33 года. Причина – миграция молодых и высокая смертность лиц трудоспособного возраста, особенно мужчин. Последних в Челнах меньше, чем женщин на 37 тысяч человек, и высшее образование имеют лишь 24 тысячи из них. Женщин с вузовским дипломом в автограде – 34 тысячи. По разнообразию национальностей жителей Челны могут соревноваться с любым другим городом России: здесь проживают представители более 85 национальностей. Самые многочисленные из них русские и татары, их в Челнах примерно одинаковое количество – 45,1% и 45,7% соответственно. Однако удельный вес татар в общей численности населения вырос на 5,2%, а русских - уменьшился на 3,7% (по сравнению с данными переписи, прошедшей в 1989 году). На третьем месте по численности чуваши, далее - украинцы, белорусы и другие. Такая информация была озвучена на совещании с хозяйственными руководителями города.

БУДЕТ СВОЙ ТОМОГРАФ

В городской больнице №5 начался монтаж рентгеновского шестисрезового компьютерного томографа фирмы Philips Medical Systems.

Это долгожданное для города событие стало возможным благодаря поддержке Президента РТ Минтимера Шаймиева и правительства республики. Ввод в эксплуатацию уникального оборудования стоимостью 48 миллионов рублей планируется на первое полугодие 2005 года. Томограф поможет на новом технологическом уровне проводить диагностику заболеваний головного мозга, сосудистой патологии, исследовать состояние различных внутренних органов.

на остановке “Рынок” была вынуждена снять с продажи 10 бутылок водки “Мета Люкс”. В общей сложности с реализации были сняты 1276 литров сомнительного спиртного.

За десятью магазинами заехали и другие “шалости”, такие как реализация спиртного несовершеннолетним. Так, на 30-летнюю продавщицу из 51-го комплекса составили административный протокол за продажу бутылки “Мензелинской” 14-летнему школьнику.

Однако зачастую почти одна только совесть удерживает горожан от занятия таким прибыльным делом, как нелегальное производство горячительных напитков. Среди трех статей – “незаконное использование товарного знака”, “продажа товаров, не отвечающих требованиям безопасности” и “производство, хранение или сбыт немаркированной продукции” – только нарушение последней может хоть сколько-нибудь существенно наказать предпринимателей, занимающихся выпуском “левых” алкогольных продуктов. Да и то – самый максимум за продажу товара без акцизов в особо крупных размерах – штраф от 100 до 300 тысяч рублей либо лишение свободы на срок от 2 до 6 лет.

УИК-ЭНД С “ВК”

ФК “КАМАЗ”

“КАМАЗ” В ЛИДЕРАХ

Валерий ЗАСЕДОВ

«КАМАЗ» (Набережные Челны) — «Локомотив» (Чита) — 4:1 (3:0). 30 марта. Набережные Челны. Стадион «КАМАЗ», 19:00. 3500 зрителей.
Голы: Полянин, 2 (1:0). Пиюк, 20 (2:0). Кобозев, 30 (3:0). Алхимов, 81 (3:1). Калимуллин, 84 (4:1).
«КАМАЗ»: Новосадов, Пучков, Гудукин, Белозеров, Темрюков, Емельянов, Полянин, Деменко (Карсанов, 71), Кобозев (Девичский, 75), Монарев (Калимуллин, 65), Пиюк (Гоширидзе, 66).
Запасные: Цораев, Ложкин, Дурнев.
«Локомотив»: Кошелев, Беличенко (Чистяков, 46), Дерябкин, Игошин, Котовец, Бодалов, Гармашов (Захаренков, 46), Макиенко, Семакин, Шведов, Алхимов.
Запасные: Дробышев, Смышляев, Грецких, Рябуха, Гаврюш.
Судьи: А. Резников (Ярославль), В. Рогулев, С. Карасев (оба — Москва).
Инспектор: Г. Галиков (Санкт-Петербург).
Предупреждения: Котовец, 21, Пучков, 34 (оба — срыв атаки). Игошин, 58 (грубая игра).

Футболисты «КАМАЗа» впервые с сезона 2003 года, когда команда играла еще во второй лиге, одержали крупную победу на своем стадионе. Матч с «Локомотивом» из Читы прошел в рамках второго тура чемпионата России (первый дивизион). Одним из героев встречи стал Дмитрий Полянин, у которого 30 марта был день рождения. И себе, и команде он преподнес приятный подарок, забив гол и отдав результативную передачу. Причем именинник отличился уже на второй минуте встречи. Сместившись с правого края, Полянин вошел в штрафную площадку и в борьбе с защитниками и голкипером гостей протолкнул мяч в ворота — 1:0. Далее отличиться мог другой крайний полузащитник Эдуард Кобозев, но удар последнего в отчаянном прыжке парировал голкипер. Имея неоспоримое преимущество, автозаводцы сумели на 20-й минуте воплотить его во второй гол: Роман Монарев навесил от лицевой линии на Игоря Пиюка и тот головой вколотил второй мяч в ворота

гостей. В следующей атаке Пиюк мог сделать дубль, но защитник «Локомотива» с нарушением правил прервал его выход один на один с голкипером гостей. Судья, пожалев читинца, дал тому не красную, а желтую карточку. Давление на защитные ряды все больше нарастало. Роман Монарев опередил голкипера и отправил из пределов штрафной мяч в пустые ворота. Защитник с трудом отвел угрозу, выбив мяч из пустых ворот головой. И все же камазовцам удалось еще в первом тайме довести счет до крупного. Очередной рейд Кобозева застал врасплох защитные порядки гостей. Обыграв пять игроков «Локомотива», включая голкипера, Эдуард забил мяч в пустые ворота.

Во второй 45-минутке автозаводцы немало сбавили скорость, однако опасные моменты перед воротами гостей меньше не стало. Могли отличиться и Белозеров, и Емельянов, и вновь Кобозев. Правда, при этом игроки «Локомотива» начали чаще гостить на

БОЕВАЯ НИЧЬЯ

Валерий ЗАСЕДОВ

«Динамо» (Брянск) - «КАМАЗ» (Набережные Челны) — 0:0. 6 апреля. Брянск. Стадион «Динамо». 17:00. 6000 зрителей.
«Динамо»: Желяков, Агасв, Ожерельев, Рытов, Були (Малин, 46), Оливейра, Джинчарадзе, Розыев (Толстых, 69), Санников (Литвинов, 80), Фомичев, Шелютов (Косолапов, 37).
«КАМАЗ»: Новосадов, Белозеров, Гудукин, Деменко, Ложкин, Темрюков, Баськов (Карсанов, 64), Девичский, Полянин (Цораев, 78), Монарев (Калимуллин, 58), Пиюк (Куликов, 56).
Судья: Семенов (Санкт-Петербург).
Предупреждения: Були, 36. Монарев, 51. Джинчарадзе, 81. Темрюков, 84.
Статистика игры:
Удары: 15-6.
Удары в створ: 6 (1 - штанга) - 2.
Угловые: 9-3.
Голевые моменты: 6-2.

В Брянске с местным «Динамо» футболисты «КАМАЗа» провели матч 3 тура чемпионата России (первый дивизион). За 90 минут встречи игроки обеих команд могли неоднократно поразить ворота. У хозяев в первом тайме после одного из ударов Оливейры мяч угодил в штангу. Апогей динамовских атак пришелся на 70-72 минуты игры. Они подряд не реализовали три опасных момента. Сначала Оливейра точным пасом вывел Малина один на один с вратарем, но тому не удалось переборщить Новосадова. Далее автозаводский голкипер прервал опасный выход на ворота Косолапова. В продолжение этой атаки Ожерельев дальним ударом попытался перекинуть Новосадова, однако челинец перевел мяч на угловой.

В конце матча «КАМАЗ» прибавил в игре. Вышедшие на замену Куликов и Калимуллин вполне могли принести победу автозаводцам, но динамовцев спало либо везение, либо удачные действия Желякова на последнем рубеже.

ПОСЛЕМАТЧЕВАЯ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ

Юрий Газзаев — главный тренер ФК «КАМАЗ»:

- Весна - поле достаточно медленное. Мы играли первую игру на выезде, и слышим уже оберегали ворота свои, не сыграв в ту быструю и созидательную игру, которую обычно ведем. Но, тем не менее, понять вышедших на поле можно, ведь хоть они и способные ребята,



но еще в основном молодые. И уж конечно, мы выходим дома и на выезде, ориентируясь на победу. А по сегодняшней игре, я думаю, очком можно удовлетвориться.

Игорь Беленович — главный тренер «Динамо»:

- Первая игра перед своими болельщиками, поле такое сложное, разрушать легче. Но при всем при этом, на мой взгляд, мы создали три 100-процентных момента для вятия ворот. И то, что сделал Новосадов, я бы прямо сказал — что сегодня он был даже не полкоманды, а 80 ее процентов.

РЕЗУЛЬТАТЫ 3 ТУРА:

«Амур» - «Чкаловец» — 2:0, «Луч-Энергия» - «Анжи» — 2:2, «СКА-Энергия» - «Кубань» — 1:1, «Локомотив» - «Металлург-

валке я высказал команде замечания, которые у меня возникли по игре. Игроки знают, что именно надо поправить и куда двигаться. Эйфории никакой нет, ведь мы работаем для того, чтобы выигрывать. А проигрыш для нас должен быть чрезвычайной ситуацией, хотя бы в умах. Обидно было пропускать мяч. Матчи нужно проводить от начала до конца дисциплинированно. «Локомотив» - достаточно сыгранная, опытная команда, стабильный середняк лиги, который может играть с любым соперником. Команда не должна расслабляться, хоть и забила три гола. И сегодняшние мячи не имеют значение, а завтра...

- **«Химки» проиграли «Амuru» - удивило ли это вас?**

- Я смотрел игру «Химок» и Читы и скажу, что «Химки», может быть, и располагают сегодня набором добротных футболистов, но им надо сыгратьс. Результат, в общем, не удивил. Скорее всего, он был просто неожиданный, но это ведь футбол. Сейчас в первом дивизионе несколько фаворитов, но «КАМАЗ» я к ним не отношу - мы будем играть от матча к матчу. Сегодня у нас есть сплоченный коллектив, есть команда, которая имеет потенциал.

- **Быстрый гол в ворота гостей казался?**

- Конечно, быстрый гол всегда сказывается.

- **КАМАЗ» сегодня на первом месте...**

- Да, можно стартовать удачно. Но «Томь» в прошлом году тяжело начинала, а оказалась в Премьер-лиге. И совсем не факт, что, скажем, «Химки» осенью не будут в лидерах.

РЕЗУЛЬТАТЫ 2 ТУРА:

«Урал» - «Спартак» (Чб) — 1:0, «Волгарь-Газпром» - «СКА-Энергия» — 2:1, «Сокол» - «Луч-Энергия» — 0:1, «Анжи» - «Петротрест» — 1:0, «Кубань» - «Динамо» (Бр) — 3:1, «КАМАЗ» - «Локомотив» — 4:1, «Химки» - «Амур» — 1:2, «Чкаловец-1936» - «Динамо» (Мх) — 1:1, «Металлург-Кузбасс» - «Спартак» (Нч) — 0:3, «Металлург» - «Авангард» — 0:2, «Факел» - «Орел» — 1:0.



Кузбасс» — 5:0, «Орел» - «Авангард» — 2:1, «Урал» - «Сокол» — 3:0, «Спартак» (Чп) - «Волгарь-Газпром» — 2:1, «Динамо» (Мх) - «Факел» — 1:0, «Спартак» (Нч) - «Металлург» — 2:0, «Петротрест» - «Химки» — 0:3.

ТУРНИРНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ КОМАН:

1. «Кубань» (7 очков); 2. «КАМАЗ» (7); 3. «Спартак» (Нч) (7); 4. «Урал» (6); 5. «Амур» (6); 6-7. «Анжи», «Луч-Энергия» (по 5); 8. «Динамо» (Мх) (5), 9. «Локомотив» (4); 10. «Химки» (4)... 21. «Металлург-Кузбасс» (1); 21. «Петротрест» (0).

Очередную встречу «КАМАЗ» вновь проведет на выезде. В Санкт-Петербурге автозаводцы 9 апреля встретятся с местным «Петротрестом».

ГАСТРОЛИ

ИТАЛЬЯНСКИЕ СТРАСТИ ПО-КАЗАНСКИ

Татьяна ГИМАТДИНОВА

Вот уже третий сезон подряд радует нас своими спектаклями Казанский драматический театр имени В. Качалова. Нынешние гастролы открылись в воскресенье «свежей» постановкой «Синьор из общества» по пьесе итальянских драматургов Джулио Скарначчи и Ренцо Тарабози. Что приятно, не успела оттреметь она в Казани (премьера состоялась 24 февраля 2005 года), как ее уже месяц спустя имел удовольствие видеть челининский зритель.

Что предполагает итальянская пьеса? Конечно, итальянского же масштаба авантюризм, безрассудство и страсть, страсть, страсть. А теперь только подумайте, на каком пределе сил и эмоций должны были играть актеры, чтобы ни на секунду не утратила интереса к происходящему на сцене взыскательная публика? Правильно! Складывалось впечатление, что они играли на грани возможностей. Постановка московского режиссера Игоря Войтулевича шла три часа.

Сюжет закручен с итальянской лихостью. У главного героя — Леониды Папагатто — очень необычная «профессия». Он «работает» «синьором из общества». Надев единственный имеющийся у него приличный костюм, он с дотошной регулярностью посещает все свадьбы и похороны Неаполя, причем на свадьбах родственникам жениха представляется как знакомый невесты, а родственникам невесты — соответственно, наоборот. На похоронах же выдает себя за приятеля усопшего. Чтобы не разоблачили. Гостицами, которые он в общей суете успевает «умыкнуть» со стола, кормится вся семья Леониды: жена, дочь и его взыбалмошная сестрица.

Однажды герою приходит в голову блестящая мысль: как вытащить благородную фамилию Папагатто из нужды, не затратив при этом ни лиры. На одном из званных вечеров он выдает себя за состоятельного полковника и, окружив себя слушателями «своего круга», рассказывает о сирых и убогих, коих немало в Неаполе. В заключение он убеждает новых знакомых создать фонд помощи бедным итальянским семьям, а себя саморично назначает председателем и, между прочим, главным распорядителем поступающих средств. Первый дом, в который Леонида ведет гостей, - конечно, дом Папагатто. Заранее предупреденные об афере родственники разыгрывают спектакль...

На том бы все и кончилось: ловкие бедняки обводят вокруг пальца наивных богатей и получают деньги. Но не забудем: действие происходит в Италии! Маса непредвиденных и смешных случайностей вмешивается в ход дела. Появляется даже мертвец, отчего комедия получает детективный оттенок.

Заканчивается все скандальными открытиями, причем Леонида и разоблачается, и разоблачает: срывает маску с себя и выводит на чистую воду преступника. Хэппи энд — тоже в чисто итальянском стиле: примирение, бесконечные объяснения в любви и страсть, страсть, страсть...

НА ФИНИШНОЙ ПРЯМОЙ

Татьяна ГИМАТДИНОВА

В минувшее воскресенье самые одаренные дети камазовских работников преодолели последнее препятствие на пути к победе (ведь каждый, согласитесь, думает только о ней!) в вокальном проекте КДК «КАМАЗа» «Дебют». Итак, полуфинал пройден. Впереди — финал.

Напомним, что в этом году организаторы решили сделать «Дебют» тематическим — приурочить фестиваль к 60-летию Победы в Великой Отечественной, а репертуар участников ограничить только песнями о войне. Что касается первого пункта, то здесь все шло и идет в соответствии с графиком: отборочные туры — занятия с педагогами по вокалу — полуфинал — финал. Результатом усилий преподавателей и, конечно, работы «дебютантов» над своими собой стали их совместный с хором ветеранов большой концерт, который будет устроен в преддверии великого Дня Победы. Что же до репертуара участников, то его заметно расширили: юные артисты пели не только о войне, но в целом — о любви к России: «Гляжу в озера синие...», «Нежность», «Родина», «Березы» и т.д.

В течение без малого четырех часов жюри прослушивало и просматривало музыкальные номера «дебютантов» и определяло имена счастливичиков-финалистов. Таковых оказалось 23 человека.

В разговоре с корреспондентом «Вестей» специально приглашенная в жюри председатель Совета ветеранов, заслуженный работник «КАМАЗа» Валентина Цыплакова поделилась впечатлениями: «Не знаю, как остальные мои коллеги, но во время выступлений я за детей волновалась едва ли не больше, чем они сами! И оценок ниже «4» не ставила. Меня очень вдохновляют мероприятия, подобные сегодняшнему, когда детвора поет песни нашей молодости и приобщается к наследию военных и послевоенных лет. Хотелось бы все-таки, чтобы эти самые песни, которые «нам строить и жить» помогали, не были преданы забвению. «Дебют» с этой задачей успешно справляется...»

Финал вокального проекта «Дебют» состоится в КДК «КАМАЗа» 10 апреля в 13 часов.

Свидетельство о государственной Аккредитации ОБ №0024537 От 15.11.2001 г.

НЕГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «РЕГИОНАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И БИЗНЕСА» (РИПТИБ) Г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

ОБЪЯВЛЯЕТ

прием студентов на 2005-2006 учебный год на факультет среднего профессионального образования на базе среднего образования по специальностям:

● 1705 «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта».

Срок обучения:

- на дневном отделении — 2 г. 10 месяцев;
- на дистанционном отделении — 2 г. 10 месяцев;

- на вечернем и заочном отделении — 3 г. 10 месяцев.

● 2203 «Программное обеспечение вычислительной техники и автоматизированных систем».
Срок обучения:
- на дневном отделении — 2 г. 10 месяцев;
- на дистанционном отделении — 2 г. 10 месяцев;
- на вечернем и заочном отделении — 3 г. 10 месяцев.
● 0601 «Экономика, бухгалтерский учет в машиностроении».
Срок обучения:
- на дневном отделении — 1 г. 10 месяцев;
- на дистанционном отделении — 1 г. 10 месяцев;

- на вечернем и заочном отделении — 2 г. 10 месяцев.

● 2101 «Автоматизация технологических процессов и производств».

Срок обучения:

- на дневном отделении — 2 г. 10 месяцев;
- на дистанционном отделении — 2 г. 10 месяцев;

- на вечернем и заочном отделении — 3 г. 10 месяцев.

● 2204 «Техническое обслуживание средств вычислительной техники и компьютерных сетей».

Срок обучения:

- на дневном отделении — 2 г. 10 месяцев;
- на дистанционном отделении — 2 г. 10 месяцев;

- на вечернем и заочном отделении — 3 г. 10 месяцев.

● 2005 «Многоканальные телекоммуникационные системы».

Срок обучения:

- на дневном отделении — 2 г. 10 месяцев;
- на дистанционном отделении — 2 г. 10 месяцев;

- на вечернем и заочном отделении — 3 г. 10 месяцев.

● 2015 «Монтаж и эксплуатация оборудования и систем газоснабжения».

Срок обучения:

- на вечернем и заочном отделении — 3 г. 10 месяцев.

По окончании обучения выдается диплом государственного образца и присваивается квалификация техника.

Адрес: Новый город, 53/03 (пр-т Вахитова, д. 2).
Телефон для справок: 37-17-24.
Проезд автобусами №26, 27, 51, 53, 55, 57, 62; трамваями №3, 4, 7, 8 до остановки «Магазин «КАМАЗ».

ООО «ЦФ КАМА» ОБЪЯВЛЯЕТ О ФОРМИРОВАНИИ БАНКА ДАННЫХ КАНДИДАТОВ НА ЗАМЕЩЕНИЕ СЛЕДУЮЩИХ ВАКАНТНЫХ ДОЛЖНОСТЕЙ:

- главный бухгалтер (опыт ведения учета производственной фирмы и знание немецкого);
- технологи;
- специалисты по качеству;
- сотрудники сервисного и гарантийного обслуживания;
- специалисты по закупкам и снабжению;
- специалисты по ценообразованию, бизнес-планированию;
- специалисты по сбыту;
- специалисты по техническому переводу.

Требования: обязательно знание немецкого или английского языков на разговорном уровне, в/о техническое/экономическое, возраст до 40 лет, опыт работы по специальности не менее 3-х лет.

Оплата по контракту (оклад+бонус). Стажировка и обучение в Германии.

Обращаться: Новый город, 1/08, 5 этаж каб. №1, телефон 37-11-19.

Резюме отправлять на электронный адрес: sayranov@kamaz.org

СПИСОК АФФИЛИРОВАННЫХ ЛИЦ

Открытое акционерное общество «КАМАЗинструментспецмаш» (код эмитента: 55187-D) на 31.03.2005 г.

Аффилированное лицо	Количество принадлежащих ему акций общества	Доля лица в уставном капитале общества
ФИО: Ключков Юрий Петрович Место жительства: 423800, РТ, город Набережные Челны. Основание: Лицо осуществляет полномочия единоличного исполнительного органа акционерного общества. Дата наступления основания: 02.09.2002. Наименование: Открытое акционерное общество "КАМАЗ". Место нахождения: 423808, Республика Татарстан, город Набережные Челны, проспект Мусы Джалиля, 29. Почтовый адрес: 423808, Республика Татарстан, город Набережные Челны, проспект Мусы Джалиля, 29. Основание: Акционерное общество имеет право распоряжаться более чем 20 процентами общего количества голосов, приходящихся на акции (высаты, доли), составляющие уставный (складочный) капитал данного лица. Дата наступления основания: 26.12.1997.	300 000 000	100.00%

Изменений в списке аффилированных лиц не было.

Генеральный директор Ю.П. Ключков

СООБЩЕНИЕ О СУЩЕСТВЕННОМ ФАКТЕ «СВЕДЕНИЯ О ФАКТАХ, ПОВЛЕКШИХ РАЗОВОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКОВ ЭМИТЕНТА БОЛЕЕ ЧЕМ НА 10 ПРОЦЕНТОВ»

1. Полное фирменное наименование эмитента: **Открытое акционерное общество «КАМАЗ».**

2. Место нахождения эмитента: **Республика Татарстан, город Набережные Челны, проспект Мусы Джалиля, 29.**

3. Присвоенный эмитенту налоговыми органами идентификационный номер налогоплательщика: **1650032058.**

4. Уникальный код эмитента, присваиваемый регистрирующим органом: **55010-D.**

5. Код существенного факта: **0355010D31032005.**

6. Адрес страницы в сети «Интернет», используемой эмитентом для опубликования сообщений о существенных фактах: **www.kamaz.net.**

7. Название периодического печатного издания, используемого эмитентом для опубликования сообщений о существенных фактах: **«Приложение к Вестнику ФСФР России», газета «Вести КАМАЗа».**

8. Факты, повлекшие разовое увеличение убытков эмитента более чем на 10 процентов:
■ вклад производственного и административного корпусов в уставный капитал общества с ограниченной ответственностью «Кам-РемЛит» с убытком на сумму 862 019 тыс. рублей;

■ реализация закрытому акционерному обществу «Челныводоканал» земельных участ-

ков под объектами недвижимости и основных средств с убытками соответственно на сумму 801 669 тыс. рублей и 75 449 тыс. рублей;

■ создание резерва по сомнительным долгам на 135 694 тыс. рублей;

■ передача МУ «Агентство муниципального заказа» объекта недвижимости в черте города с убытками на сумму 49 678 тыс. рублей;

■ списание объектов незавершенного строительства с убытками на сумму 25 283 тыс. рублей.

9. Дата появления факта (фактов), повлекшего за собой разовое увеличение прибыли или убытков эмитента более чем на 10 процентов: 30.03.2005.

10. Значение прибыли эмитента за 3-й квартал 2004 года: 1 750 391 тыс. рублей.

11. Значение убытков эмитента за 4-й квартал 2004 года: 1 711 077 тыс. рублей.

12. Изменение прибыли (убытков) эмитента в абсолютном и процентном отношении: Абсолютное изменение величины убытков в 4 квартале 2004 года по сравнению с величиной прибыли в предыдущем квартале составило 3 461 468 тыс. рублей.

Зам. генерального директора ОАО «КАМАЗ» по имущественным отношениям

В.А. Жидилин

Главный бухгалтер ОАО «КАМАЗ»

Е.Л. Голдобайн

31 марта 2005 г.

Коллектив ЗАО «ВТК «КАМАЗ» выражает глубокое соболезнование директору департамента по логистике ЗАО «ВТК «КАМАЗ» Гольяхмедову Мубаризу Шарифовичу по поводу преждевременной кончины его матери — **Гольяхмедовой Алей Ганджа-кызы.**

Газета зарегистрирована в Министерстве информации и печати Республики Татарстан № 258 от 24.05.1993 г.

Выходит с 1973 года, до 1993 года под названием "Рабочий КАМАЗа".

Периодичность выпуска - один номер в неделю.

Учредитель: открытое акционерное общество "КАМАЗ".

Адрес редакции: 423810, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, ул. Академика Рубаненко, 8 (1/08), этаж 7.5, правая сторона.

Зам. директора департамента - начальник отдела по связям с общественностью и рекламе И. БЫСТРОВА

Гл. редактор Е. АНТИПИНА

Зам. гл. редактора - ответственный секретарь З. ХАНАФИЕВ
Компьютерная верстка Н. ХУРМАТОВ, Е. КУЧКО
Корректор Л. ШАКИРЗЯНОВА
Фотокорреспондент В. ЧИВИЛИХИН

Телефоны: редакция "ВК" - 37-12-19, 37-11-94, 37-13-49
Пресс-служба "КАМАЗа" - 37-14-05
Факс: 37-19-08
Е-mail: vesti@kamaz.org
http://www.kamaz.net

Рукописи, присланные в редакцию, не рецензируются и не возвращаются.
Мнения авторов газетных публикаций могут не совпадать с мнением редакции.
За достоверность предлагаемой информации и содержание объявлений несут ответственность авторы материалов и рекламодатели.

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции "ВК" в ГУП УР "Ижевский типографический комбинат".
Адрес типографии: 426039, г. Ижевск, Воткинское шоссе,180.

Время подписания в печать - 20 час.
Подписано в печать - в 20 час.

Заказ 707

Подписной индекс 00017

Тираж 4500