



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

№ 5 (4240)

13 февраля 2026 г.

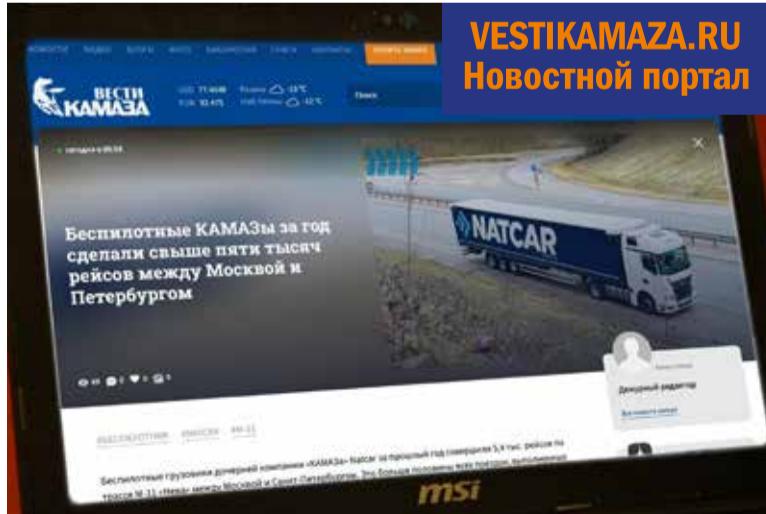
# ВЕСТИ КАМАЗА

**Первому КАМАЗу — 50 лет!**

## ...А ПОТОМ ПОШЛИ МИЛЛИОНЫ



**СХОД ПЕРВОГО ГРУЗОВИКА С КОНВЕЙЕРА 16 ФЕВРАЛЯ 1976-ГО СТАЛ НОВОЙ СТРАНИЦЕЙ В АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ. ПОД БУРНЫЕ ОВАЦИИ ЭКИПАЖ ПЕРВОГО КАМАЗА ВЪЕХАЛ В ИСТОРИЮ. ТЕПЕРЬ ПО ДОРОГАМ КОЛЕСЯТ СВЫШЕ 2,5 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ РАЗЛИЧНЫХ МОДИФИКАЦИЙ**



### Самые популярные материалы недели:

- «Автодор» планирует ввести абонемент на проезд от Нижнекамска до Бегишево
- Минстрой РФ включил Челны в народный рейтинг городов РТ с интересной архитектурой
- Евгений Вайнер отказался от строительства термального комплекса на Мелекеске



**МАШИНА ВРЕМЕНИ:  
НОМЕР «РАБОЧЕГО  
КАМАЗА»  
ОТ 16 ФЕВРАЛЯ  
1976 ГОДА**

3-6

### ГИБКОСТЬ И АДАПТИВНОСТЬ —



**лучшие качества АвЗ**

2

### ГЛАВНЫЙ СБОРОЧНЫЙ КОНВЕЙЕР:



**как монтировали уникальное сооружение**

7

### УСПЕЙ ПОСМОТРЕТЬ:



**выставка «КАМАЗ» в картинах, фотографиях, документах» открыта**

8

**ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99**

## ПОЗДРАВЛЕНИЕ



Полвека назад начался путь автомобилей КАМАЗ по дорогам нашей страны и планеты. 16 февраля 1976 года был «рождён» грузовик, который открыл новые перспективы. Поздравляем вас с 50-летием со дня выпуска первого автомобиля КАМАЗ – с юбилеем события всероссийского масштаба!

Камазовцы в рекордные сроки с честью выполнили задачу – построили комплекс заводов на Каме, реализовали невероятный по своим масштабам проект, обеспечили страну надёжными мощными грузовиками. В день схода с конвейера первого автомобиля в глазах каждого заводчанина читалась гордость: «Принимай, Родина, первый КАМАЗ!».

И сегодня для каждого из нас большая часть носить гордое имя камазовца. За минувшие десятилетия в истории предприятия было немало поворотных моментов. Но нас всегда объединяли общие цели, ответственность за будущее России. Эти идеи незримыми нитями сплотили коллектив в годы становления «КАМАЗа». Тот легендарный камазовский дух и победные традиции живы иныне. И по сей день «КАМАЗ» работает во благо родной страны, являясь одним из гарантов её обороноспособности.

Уважаемое старшее поколение камазовцев и новая смена, спасибо вам за труд! В этот значимый день примите пожелания здоровья и благополучия, бодрости духа и прекрасного настроения!

*Генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, председатель профкома ПАО «КАМАЗ» Ильдар Шамилов*



## СЛОВО – ДИРЕКТОРУ

## В ритме перемен

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

Главной площадкой торжества, посвящённого выпуску первого КАМАЗа, как и 50 лет назад, станет автомобильный завод. За это время и сборочное производство, и продукт, сходящий с ленты конвейера, кардинально изменились. О том, что ждёт впереди коллектив АвЗ, отмечающий 16 февраля свой день рождения, у директора автомобильного завода Дмитрия Бородинова узнал корреспондент «ВК».

— Дмитрий Александр-ович, как вы оцениваете итоги предъюбилейного года?

— Коллективу АвЗ не только удалось выполнить плановые показатели по выпуску продукции, но и задать новый темп работы главного сборочного конвейера компании. К январю текущего года коллективам ГСК-1 и ГСК-2 удалось выйти на устойчивый темп сборки 170 автомобилей в сутки, работая в одну смену, в опытных прогонах выдавали и по 183 автомобиля. Раньше этих показателей достигали при двухсменном графике. Добились таких результатов за счёт перебалансировки операций, конструктивных изменений, обеспечивающих технологичность сборки. Мы сохранили костяк надёжного персонала и уверенно вошли в новый трудовой и праздничный год.

— Этот год стал особенным и для вас. Какие задачи поставило перед вами руководство «КАМАЗа» перед назначением на должность директора завода? Что нового вы узнали и поняли?

— Главная задача — это повысить эффективность работы конвейеров и всего завода, а значит, выйти на новый уровень взаимодействия со всеми подразделениями компании. Важно было сформировать команду, которая будет оперативно реагировать на стремительно меняющуюся ситуацию на рынке, и это удалось сделать. Если раньше задачи по выпуску 240 автомобилей в сутки четырьмя сменами нам казались недостижимыми, то за этот год мы поняли, насколько гибким и адаптивным может быть наш завод, какой запас прочности заложен его первостроителями. Конечно, темп выпуска продукции в 70-х и 80-х годах несопоставим с сегодняшним, но сейчас



Дмитрий Бородинов: «Результаты предъюбилейного года стали подтверждением сплочённости и профессионализма команды АвЗ»

по конвейерам идёт 60 моделей и сотни модификаций автомобилей. Уровень сложности сборки тоже вырос в разы.

— Сколько моделей поколения К5 было освоено после введения санкций?

— Их число приближается к 20, и надо отметить, что новые модели появились практически по всех семействам поколения К5. Это магистральные тягачи КАМАЗ-54901, 65659; самосвалы КАМАЗ-6595, 65951, 65952; тяжёлые полноприводные большегрузы КАМАЗ-65954, 65959, 65958; транспортники КАМАЗ-53251, 65658, 54902. В каждую из этих машин вложен огромный труд работников всей нашей компании — от конструкторской идеи до технологической поддержки и освоения выпуска новой номенклатуры всеми заводами технологической цепочки.

— Работа по освоению выпуска новых моделей поколения К5 продолжится и

в этом году. На февраль планируется закладка модели КАМАЗ-53252 — это шасси под рефрижератор, 63934 — шасси под противопожарную технику, 65657 — шасси под бортовые автомобили, нового седельного тягача КАМАЗ-65656.

— Какие проекты на повестке дня? Как они изменят завод?

— Самый ёмкий и значимый проект текущего года — строительство и запуск нового конвейера сборки кабины поколения К5. В целях увеличения выпуска продукции необходимо нарастить его мощность. Первая очередь новой ветки конвейера с новым оснащением обеспечит выпуск 35 тысяч кабин в год, второй этап модернизации позволит увеличить темп сборки до 60 тысяч изделий в год.

Сейчас на завершающей стадии проект поставке длиннобазных рам по подвесному толкающему конвейеру. Он реализуется совместно с ПРЗ и Инженерным центром «КАМАЗа». Раньше таким путём поставлялись рамы длиной до 8 метров, более длинные, до 11 метров, доставляли автотранспортом. Во время корпоративного отпуска была проведена модернизация ПТК на АвЗ и заводе рам ПРЗ. В частности, на автомобильном было сделана серьёзная реконструкция конвейера перемещения рам в восьми секциях. Сейчас начались опытные прогоны. Этот вид транспортировки при снижении затрат должен обеспечить ритмичную поставку.

— Как повлияет на темп ГСК запуск завода мостов?

— Включение в цепочку поставок нового предприятия, размещённого под одной крышей с АвЗ, кардинально изменит нашу производственную динамику за счёт повышения управляемости, концентрации на продукте, использовании новых технологий и более высокой производительности. Освоение нового продукта начнётся с гипоидных мостов для тягачей КАМАЗ-54901 и 54902, а в дальнейшем для тяжёлых самосвалов КАМАЗ-6595 и 65952.

— Каким вы видите завод через пять лет?

— Отмечая важные вехи, надо менять производство, условия труда, постоянно искать и внедрять новые решения, необходимые для улучшения продукции. У нас всё получится.

## МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

## Пора на стройку!

Накануне дня рождения АвЗ на ГСК-2 собрали новую модификацию большегруза КАМАЗ-65951. Представитель поколения К5 предназначен для размещения на шасси миксеров для перевозки бетонной смеси. В России активно реализуются масштабные инфраструктурные и промышленные проекты, так что новинка без работы не останется.

Потребителю хорошо известны самосвалы КАМАЗ-65951 — эти надёжные мощные грузовые автомобили собираются на главном сборочном конвейере автогиганта с 2023 года, и появление на первой позиции его родного брата не смутило опытных технологов и рабочих.

— Главное отличие модификации шасси для размещения автобетономесчтителя от базовой комплектации самосвала КАМАЗ-65951 — наличие механизма отбора мощности от двигателя, который обеспечивает привод смесительного барабана, — пояснил главный специалист по перспективным тяжёлым автомобилям конструкторского отдела НТЦ Ильшат Гимадеев. — У новинки увеличенный задний свес рамы, позволяющий разместить надстройку для миксера объёмом 12 кубометров, а также грузовые шины, рассчитанные на тяжёлые нагрузки.

— У тяжеловеса двигатель КАМАЗ Р6 мощностью 460 л.с., грузоподъёмность шасси 35 тонн. Колёсная формула 8x4 обеспечит стабильность даже в сложных дорожных условиях, — дополняет замначальника отдела ОАЭСА — начальник бюро АвЗ Артём Осипов. — Собрали большегруз в ритме конвейера вместе с другими КАМАЗами.

В ближайшее время опытный образец будет направлен на испытание в НТЦ. В перспективе этот автобетоновоз появится как на стройках России, так и в Армении, Азербайджане, Беларуси, Киргизии.



Совсем скоро этот силач окажется на стройке

Материалы подготовила Татьяна Белоножкина. Фото Виталия Зудина

НА ГЛАВНОМ КОНВЕЙЕРЕ КОМПЛЕКСА В ПРОЦЕССЕ ПУСКО-НАЛАДКИ СБОРКА ПЕРВЫХ АВТОМОБИЛей «КАМАЗ».

# С победой, товарищи!

## Собрание актива

6 февраля в Набережных Челнах во Дворце культуры «Энергетик» состоялось собрание актива Татарской областной и Набережночелнинской городской партийных организаций. В работе собрания актива приняли участие первые секретари городских и районных комитетов партии, ответственные работники Татарского обкома КПСС, Совета Министров ТАССР, Госплана РСФСР, министры, начальники управлений республики, передовики производства, сооружающие Камский автозавод и город Набережные Челны, секретари партийных организаций, руководители строительных, монтажных организаций, Камского автозавода, предприятий промышленности, торговли, общественного питания, транспорта, партийные, советские, профсоюзные, комсомольские работники города, работники печати, радио и телевидения.

Участники актива с большим воодушевлением избирают Почетный председатель в составе Политбюро ЦК КПСС во главе с Генеральным секретарем ЦК КПСС товарищем Л. И. Брежневым.

С докладом «О задачах Татарской областной и Набережночелнинской городской партийных организаций по выполнению Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по обеспечению комплексной застройки города Набережные Челны в 1976—1980 годах» выступил член ЦК КПСС, первый секретарь Татарского областного комитета партии Ф. А. Табеев.

Собрание актива Татарской областной и Набережночелнинской городской партийных организаций завершило ЦК КПСС и Совет Министров СССР, что коммунисты, все трудящиеся города и республики приложат все свои силы, опыт и знания для безусловного выполнения заданий по строительству и вводу в эксплуатацию Камского автомобильного завода и комплексной застройке города Набережные Челны в 1976—1980 годах.

Собрание актива единодушно одобрило мероприятия партии и правительства как новое проявление заботы об условиях, необходимых для высокозадачного труда членников.

## РАВНЕНИЕ НА ПОБЕДИТЕЛЕЙ

По всему, в больших и малых подразделениях КамАЗ шло соревнование за право сборки первого автомобиля. Публикуют имена победителей.

### АВТОСБОРНЫЙ ЗАВОД

токарь Н. В. ГАВРИКОВ, электросварщик П. Р. ИЛЬЧЕНКО, В. Х. ТАКШИЕТОВ, В. Г. КАЗАНЦЕВ, нападчник А. П. КАПУСТИН, А. Н. КАЛИНИН, Н. Д. МАЛЬНЕВ, В. Н. ПАШКУРОВ, А. А. СТЕПАНОВ, слесари А. П. КОЗЛОВ, В. П. ПОЛЯКОВ, М. Х. САТТАРОВ, Ю. П. САЛЮТИН, В. В. БУРКИН, В. И. КОЛЕСНИК, Н. А. КОРОСТИЛЕВ, С. З. РЕЗВАНОВА, В. И. ЯНДУЛОВ, бригадир Г. М. ФЕДОСЕЕВ.

РИЗ. слесаря А. С. АКИНЬШИН, Е. В. ВАСИЛЬЕВ, Л. В.

ЛАПЕНИН, В. Ф. ШУЛЫГИН, Г. Н. ДЕСЯТИН, сварщик А. А. МОРОЗОВ, токари В. А. ВАТАГИН, М. А. ИСЛАМГАЛЕЕВ, Е. А. КРАСНОПЕРОВ, П. А. МОГУЧЕВ, В. И. РОГАЧЕВ, строгальщик Е. А. ПУШКАРЕВ, шлифовщик В. И. ВОСКОБОЙНИК, Г. Г. АНТОНОВ, эл. монтер А. Л. ГРЕБЕНЩИКОВ, фрезеровщик Ф. Х. ТУШАНТОВ, сварщик И. Ф. НЕВЕРОВ, кузнец В. И. САХАНОВ, начальники участков Б. П. НАЗАРОВ, М. Ф. КОЛЕСНИКОВ, водитель Ф. Е. ЕГОРОВА, мастер А. Н. ЕЛФИМОВ, инженер-технолог К. А. ТУЧИБАЕВ, резчик М. М. БЕРДНИКОВA.

(Продолжение на 2 стр.).



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# РАБОЧИЙ НАМАЗА

ОРГАН ПАРТИЙНОГО КОМИТЕТА, ЗАВКОМА ПРОФСОЮЗА, КОМИТЕТА ВЛКСМ И АДМИНИСТРАЦИИ НАМСКОГО КОМПЛЕКСА ЗАВОДОВ ПО ПРОИЗВОДСТВУ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

№ 7(124)

Понедельник, 16 февраля 1976 г.

Выходит один раз в неделю

Цена 2 коп.

## В ДОБРЫЙ ЧАС!

Свершилось! С главного конвейера КамАЗ сошел первый автомобиль! Сбылось то, о чем мечтали, чем жили все эти трудные, напряженные годы.

13 декабря 1969 года на будущей площадке автомобильного комплекса был вынут первый ковш грунта. Кажется, это было совсем недавно, а сегодня мы уже с гордостью говорим: «Принимай, Родина, первый камский автомобиль!» Указанные в Директивах XXIV съезда КПСС задача: «Создать комплекс заводов по производству большегрузных автомобилей в Татарской АССР...» в эти дни, накануне XXV съезда партии, стала реальностью. Наш КамАЗ — крупнейшая стройка девятой пятилетки, имеющая первостепенное народно-хозяйственное значение, вышел на финишную прямую.

Все это — плодотворный итог мудрого и постоянного руководства делами КамАЗом со стороны Центрального Комитета КПСС, Татарского обкома партии, Набережночелнинского горкома КПСС. То, что сооружение объекта, равного которому в стране нет ни по масштабу, ни по размерам капиталложений, что такими небывалыми темпами, является результатом огромной заботы о нуждах страны Советского правительства, Советов Министров Российской Федерации и Татарской АССР, Министерства нашей отрасли.

Все сделанное за пять с небольшим лет — это замечательное трудовое свершение напоследственных участков строительства: проектировщиков, коллективов Камгэсэнергостроя, Минмонтажспецстроя, КамАЗа и других. Вашими усилиями, энергией, золей, талантом, дорогие товарищи, воздвигнуты автокомплекс-гигант, новый социалистический город.

Заслуженные поздравления принимают сегодня эксплуатационники комплекса. В сложнейших условиях, откомандировав в помощь генподрядчику 10 тысяч человек, занимаясь кропотливой работой по закупке и комплектованию оборудования, обеспечению стройки проектно-сметной документацией, формируя бесспособный коллектив, они под руководством своей почти шеститысячной партийной организации сумели буквально за несколько месяцев смонтировать, запустить и отладить необходимые автоматические линии,

специальные и агрегатные станки, всего 9700 единиц, общей стоимостью 626 миллионов рублей.

За короткий срок в ходе пуско-наладочных работ всеми заводами освоено изготовление основных деталей и узлов собранных сегодня автомобилей. Достичь того, что мы имеем сейчас, стало возможным благодаря массовому социалистическому соревнованию за достойную встречу XXV съезда родной партии, за сборку ко дню его открытия наладочной партии машин с маркой «КамАЗ». 175 камазовцам, победителям предсъездового соревнования, выпала огромная честь — достойно увенчать многотрудный подвиг тысяч участников стройки всех членников. С праздником вас, товарищи! С большой и замечательной трудовой победой!

Пуск главного конвейера комплекса — событие непрходящей важности, означающее, что КамАЗ начал работать на развитие экономики страны, на коммунизм. И надо сделать так, чтобы с каждым последующим за 16 февраля 1976 года днем в народное хозяйство страны с берегов Камы нарастал приток современных, надежных, экономичных грузовиков.

Вместе с тем сборкой первых серийных образцов мы не должны, не имея морального права обольщаться. Сделано много, налицо бесспорный и колоссальный прогресс созидания, однако труд не окончен, и нам нельзя допустить переоценку текущего момента. Впереди не менее ответственный этап — завершение строительства первой очереди КамАЗа в 1976 году, отладка всех звеньев производства с точки зрения стабильности работы, ее эффективности и качества. Еще более впечатляющие планы членников на десятую пятилетку, они включают в себя сооружение второй очереди комплекса и ввод в строй Нижнекамской ГЭС, интенсивное строительство городских объектов.

Камазовцы, как об этом свидетельствует состоявшийся выпуск в наладочном режиме первых автомобилей, умеют держать слово. Нет сомнения в том, что в ответ на заботу партии и правительства они обеспечат до-срочное выполнение государственных заданий.

В добный путь, «КамАЗ»! Новых успехов и вам, дорогие друзья!

### Мечта сбылась!

Надо!  
— сказала партия.  
Будет!  
— ответил народ.  
Там, где поставлена  
Точка на карте,  
Вырос гигант-завод.  
Белыми склонами

Город дышится  
Наперекор ветрам!  
Нашим потокам  
Пусть посчастливится  
Жить,  
Как работалось нам!

Евгений КУВАЙЦЕВ.

### Подарок съезду родной партии

Наш участок замыкает технологическую цепочку главного конвейера, всего комплекса в процессе пуско-наладки оборудования, качество их хорошее. Коллектив нашего участка в свою очередь дает слово выполнить сборку большегрузов с соблюдением всех требований технологии.

Коллектив участка приложит все силы, чтобы обеспечить их ритмичный выпуск. Камский автомобиль оправдывает надежды, связанные с использованием его в народном хозяйстве страны! Принимай, Родина, трудовой подарок членников к XXV съезду КПСС! Обещаем, число собираемых автомобилей будет расти изо дня в день. Слово наше не разойдется с делом.

Н. СОЛТУС,  
начальник участка цеха  
сборки и испытания  
автомобилей.

# НАШЕ КРОВНОЕ ДЕЛО

16 февраля 1976 года. Отныне эта дата войдет в летопись КамАЗа как важная веха на пути от первого колесика на стадионе до выпуска автомобиля. Только что с главного конвейера сошел наш первый «КамАЗ» и вся страна узнала, что многотысячный коллектив сдержал свое обещание: первая продукция выдана в канун XXV съезда КПСС.

Этот день останется в памяти каждого, кто создавал Камский комплекс, как начало жизни индустриального гиганта, и в то же время как венец громадного труда.

На месте автосборочного завода в голом поле еще мела поземка, а начало коллектива заводчан было положено. И, это сегодня важно отметить, его кости составили коммунисты А. Томилов, В. Ивченко, А. Шапиро, В. Лагерев, В. Кантор, В. Королев, Б. Каторгин и другие — люди, имеющие солидный опыт работы. Завода не было. Главная задача периода была ясна всем — подбор энергичных, грамотных инженеров, способных вести техническую подготовку производства совместно с проектными организациями. Это раз. Одновременно необходимо было формировать работоспособный трудовой коллектив. Это два.

Проблемой, за решение которой прежде всего взялось руководство завода и его партийная организация, являлась подготовка квалифицированных кадров. С этой целью на предприятия автомобилестроительной промышленности были направлены на учёбу тысячи человек.

Но не только в цехах заводов Тольятти и Горького, Москвы и Ярославля складывалась облики камского автомобилестроителя. Если там заводчанин пополнял свой в основном технический багаж, то настоящую проверку на прочность человека получал на месте будущего завода, где в первые месяцы строительства закладывалась не только бетон в фундамент объекта, но и рождались традиции завтрашнего завода, росли в испытаниях людей.

Не удивительно, что стройка таких масштабов постоянно ставила немало вопросов, со многими из которых ранее не встречался никто. И не всегда том, что они сумели соз-

дать атмосферу этакой «временности» строительства, ощущение приближающегося настоящего дела. Это обернулось широким размахом соревнования за право монтажа первых станков, 5 марта 1975 года в цехе кранеров был установлен первый агрегат. И так вплоть до выхода первого автомобиля.

Предусмотрев 1975 год как ответственный этапом для коммунистов всего нашего коллектива, были при этом и достижения, случались и просчеты. Но одно несомненно — нам удалось перенести дух соперничества и в заводские цехи. Как только завод облетела весть об установлении даты открытия XXV съезда партии, в коллективе комплекса, ритм его работы будет зависеть от многих факторов. Значит, само положение обязывает автосборщиков быть зачинателями соревнования за ритмичность и качество. В недалеком перспективе партийный комитет завода предусматривает выдвижение такой инициативы.

Текущая пятилетка назана пятилеткой эффективности и качества. Девиз каждого заводчанина отныне «Пятилетке качества — рабочую гарантию!». В цехе кабин в своих обязательствах работники записали: 25 деталей и 13 узлов будут представлены на аттеста-

ции в конце декабря конвейер принял первую раму, 19 января на готовое шасси был установлен силовой агрегат. И так вплоть до выхода первого автомобиля.

Эта вершина, как и всякая другая, к которой стремились долго и целеустремленно, заставляет отглянуться на прошедшее и оценить его. Коммунисты автосборочного, безусловно, возьмут в свой арсенал все ценное, что было найдено за эти годы. Не будут забыты принципы нашей совместной работы с другими звездами. Наше предприятие — последнее в технологической цепочке комплекса, ритм его работы будет зависеть от многих факторов. Значит, само положение обязывает автосборщиков быть зачинателями соревнования за ритмичность и качество. В недалеком перспективе партийный комитет завода предусматривает выдвижение такой инициативы.

Текущая пятилетка назана пятилеткой эффективности и качества. Девиз каждого заводчанина отныне «Пятилетке качества — рабочую гарантию!». В цехе кабин в своих обязательствах работники записали: 25 деталей и 13 узлов будут представлены на аттеста-

СЛОВО — УЧАСТИКУ СБОРНИ

## Успех бригады

Сегодня на сборке я всего лишь полпред своего коллектива — бригады электромонтажников литьевого завода. Бригада сравнительно молодая: до ее рождения — январь 1975 года.

В течение этого года коллектив неоднократно занимал призовые места в соревнованиях заводских бригад. А по итогам удара трехмесячника мы стали первыми в трудовом соревновании монтажных бригад не только завода и комплекса, но и города. Денежные и результатами завершившего года минувшей пятилетки — лучше по звону. Бригада борется за право называться коллективом имени XXV съезда КПСС.

В чем истоки успехов? В дружбе, крепкой дисциплине, профессиональном мастерстве. Ядро бригады, запечатлено ее дед — Николай Соловьев, Талгат Исламов, Анатолий Казачук.

Наша планы? Ближайшие — как можно скорее запустить все 42 стержневые машины. Здесь мы и остановимся — будем постоянно следить за их исправностью. Стремление к высокому качеству труда, эффективности работы и будет нашим ответом на проект ЦК КПСС к XXV съезду партии.

В. МАРАТКАНОВ,  
бригадир.

# ТЕБЕ, РОДИНА,

## РАВНЕНИЕ НА ПОБЕДИТЕЛЕЙ

(Продолжение.  
Начало на 1 стр.)

### ЗАВОД ДВИГАТЕЛЕЙ

спасари Н. В. ВЕКОВИЦЕВ, И. И. СКЛЯРОВ, В. Г. ЭПОВ, нападчики Г. А. ЗРЯЧЕВ, В. В. ФИЛАТОВ, В. А. КОЧНЕВ, В. А. МОРОЗОВ, А. И. ЦЕПКОВ, В. Н. БАШАРОВ, В. Б. СЫРОВ, Ю. В. ДМИТРИЕВ, Е. Ф. ВЕРЕТЕННИКОВ, Ю. В. ХЕХНЕВ, И. М. МЯКОВ, Л. Л. СОКОЛОВ, А. В. ВАХРУШИН, электромонтер В. Л. АТМЕНЕЕВ, токарь А. М. БЫЧИН, гальванщик В. И. АЮКИН, контролер Л. Т. КОНДАКОВА, бригадир А. В. КУЗНЕЦОВ, В. А. НОВИКОВ, И. И. СКАКУН, мастера А. А. ЕЖЕВ, Н. Ф. АРТАМОНОВ.

КУЗНЕЧНЫЙ ЗАВОД  
нападчики П. И. ЧЕПАРЕВ, В. А. КОРСУНСКИЙ, кузнецы Г. А. ГЛАДКИХ, А. А. РУДИ, А. С. КРАМАРЕНКО, А. Б. АЛЬМУХАМЕТОВ, терист Б. В. БРУСНИЦЫН, электромонтер П. И. ЛЫСАКОВ, спасари В. П. НИКИТИН, Н. В. ТОЛОВАСТИКОВ, резчик В. Н. МАРКУШИН, Г. Н. НАКИПОВ, мастера Б. Н. АСТАШОНОК, Н. С. НИКИТИН, фрезеровщик И. С. ИНДЕЙКИН.

ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД  
электромонтеры Ю. В. ЛЕВАШИН, В. В. МАРАТКАНОВ, А. А. МАРЫНОВ, спасари А. Е. КАРНАУХОВ, А. В. КОПЦОВ, электросварщик Г. В. НИКИФОРОВ, В. А. ГЛОВЕНКО.

(Продолжение на 3 стр.).



16 февраля 1976 г. □ «РАБОЧИЙ КАМАЗА» □ 2 стр.

### КАМАЗ СТРОИТ ВСЯ СТРАНА

## ПОМОЩЬ КОЛЛЕГ

Пуск главного конвейера автосборочного завода — это событие, которое подводит итог многолетней работы не только коллектива нашего комплекса, но и в известной степени всей отрасли. Ведь в создании КамАЗа участвовали десятки коллективов Министерства автомобилестроительной промышленности. Известно, что мы попросили начальника отдела подготовки производства технологического управления В. С. РУКШИНА.

К разработке технологии изготовления деталей и узлов для автомобиля «КамАЗ», проектированию и изготовлению всех видов технических и нестандартного оборудования для Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей были привлечены 40 проектных организаций и заво-

дов Минавтопрома. Так, технологические процессы для основного производства разрабатывали 15 проектных организаций, для испытательного производства — три. Координировали их действия Гипроавтотрактор, Гипрорудозавод, СППУ ЗИЛа и КамАЗ. Изготовление технических жилищалось 24 завода. Для испытания в рабочих режимах смонтированного оборудования и выпуска наладочной партии деталей заводы Минавтопрома обеспечили наш комплекс отливками и поковками на 5 тысяч машинокомплектов.

Вячеслав Сергеевич, какие можно привести примеры внимания к нуждам КамАЗа?

Как известно, 30 июня 1975 года коллегия Минавтопрома и Президиум ЦК профсоюза рабочих машиностроения приняло решение внести в уставы

социалистического соревнования предприятий, кузнецких, литейных и инструментальных цехов в качестве основного показателя — выполнение заданий по поставкам КамАЗу заготовок, техоснастки и комплектующих.

Большую помощь КамАЗу оказали коллективы объединений АвтоЗИЛ, АвтоГАЗ, АвтоВАЗ, АвтоМАЗ, АвтоМосквиц, АвтоДизель, Запорожского и Кременчугского автомобильных заводов. Несмотря на собственные напряженные программы в 1975 году, они сумели найти внутренние резервы, чтобы справиться со взятыми перед КамАЗом обязательствами. Предприятия Минавтопрома поставили готовые детали 79 наименований. И сейчас многие коллективы по праву разделяют с нами радость соревнования.

## РАВНЕНИЕ НА ПОБЕДИТЕЛЕЙ

(Продолжение.  
Начало на 1 и 2 стр.).

**К. Г. ХУСАИНОВ**, наладчик В. Н. ГРЯДКИН, Н. В. НЕФЕДЬЕВ, шихтовщик В. И. СЕРГЕЕВ, мастер В. С. ПОЛЯНСКИЙ, плавильщик С. И. ЗИБЛИЦЕВ, В. А. МАЛЫШЕВ, фрезеровщик А. В. ШМАЧКОВ.

### ПРЕССОВО-РАМНЫЙ ЗАВОД

наладчики В. А. БУТКЕЕВ, В. А. МАЛЫШЕВ, А. Н. ТИХОНОВ, разчлены П. Н. ДОЦЕНКО, Г. М. КАЗАКОВА, слесари П. А. ЖИЛНИН, В. Ф. ЛОСКУТОВ, С. И. РЕВТОВ, В. И. ШАРДАКОВ, Р. Д. ШАЙМУХА-

БАНОВ, А. Ф. ЯКУПОВ.  
**ТРАНСПОРТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ**  
грузчики А. Ф. АГАФОНОВ, слесари Ю. М. ИВАНОВ, А. З. МАНСУРОВ, водители А. П. КАНЦЕЛЯРОВА, И. С. РЯБКОВ, Ф. Ю. ТИМЕРГАЗИН, М. М. ШТЕЙНЕР, Н. Н. СОКОЛОВ, начальники участков А. И. СОКОЛОВ, С. П. ТРУШКОВ.

(Окончание на 4 стр.).

## И нашего труда частница

Так получилось, что вклад коллектива корпуса цветного литья в выпуск установочной партии автомобилей «КамАЗ» оказался более весомым, чем у других коллективов литьевого завода. Именно наш корпус, а вернее, два его подразделения — экспериментальный цех и участок цветного литья под давлением — первыми на заводе начали выпуск деталей номенклатуры «КамАЗ». И пусть это первенство было запланировано проектом и графиками, но разве скинешь со счета трудовую самоотверженность рабочих и инженерно-технических работников этих подразделий?

рукой с ними работали и заводчаки. Парни во главе с Иваном Владимировичем строили бытовки, моторогенераторную. Бригада Олега Полякова монтировала оборудование. Обязательство было выполнено — в четвертом квартале прошедшего года цех начал действовать. Главное — его мощность позволяет обеспечить литьем не только установочную партию автомобилей, но и дальнейший его выпуск. А значит, исчезнет напряжение в ходе последующего монтажа оборудования. Сегодня цех уже поставляет заводам комплекса №6 комплектов цветного литья.

## СЛОВО — УЧАСТНИКУ СБОРКИ Заботясь о качестве

На КамАЗе я с семьдесят первого. Работала на строительстве, а примерно год назад перешла в цех и стала заниматься своей основной деятельностью. Правда, она тоже непосредственно связана с сооружением производственных площадок заводов комплекса: я со своими подругами делаю заготовки для плитки пола. Включившись в соревнование за право участвовать в сборке первого автомобиля, я поставила перед собой цель — всю продукцию сдавать с первого предъявления, повысить производственный разряд до третьего. Эти основные пункты обязательства я выполнила. Кроме того, несколько раз в прошлом году мне присваивали звание «Лучший по профессии».

А коллектив нашего участка в прошлом году обеспечил выпуск более 1 млн. штук плитки пола, что позволило ритмично «накривать» производственные площадки.

Сейчас, когда взято направление на завершение строительства первой очереди Камского автомобильного комплекса, потребность в металлической плитке пола не уменьшилась, наоборот — нагрузка на участок возрастает. Поэтому главной нашей задачей продолжает оставаться дальнейшее повышение производительности труда. Мое обязательство: нормированное задание выполнять на 110 процентов при высоком качестве продукции.

Г. КАЗАКОВА,  
различник прессово-рамного завода.



## «МЫ ВЕРИЛИ»

До КамАЗа я работал заместителем начальника отдела инженерно-технических кадров Казанского моторостроительного завода. В ноябре 1969 года меня вызвали в Татарский обком партии и спросили: — Что такое КамАЗ, знаете?

— Нет, — отвечаю, — не слышал.

А когда мне начали рассказывать, что же это такое, я понял — мне предлагают стать одним из первых его работников.

Признаться, не сразу принял я сердцем это предложение. Но партийная дисциплина, долг коммуниста помогли сделать выбор. Так, в ноябре 1969 года я стал одним из первых пяти служащих будущего Камского комплекса по производству большегрузных автомобилей.

С чего начал жизнь здесь? С «гостиницы» — барака в Сидоровке, где зимой приходилось спать в пальто. С расчистки дороги прямо у подъезда дома 5-04, где мне затем выделили жилье. И, конечно, с работы.

К концу того года в штате КамАЗа было уже 20 человек. А сегодня мы говорим, что в коллективе комплекса насчитывается «только» еще 50 тысяч. И в этой разнице между «кухнями» и «еще» весь путь, который мы прошли от тех дней до сегодняшних, прожили как-то незаметно быстро. Назерное, оттого, что день ото дня менялся облик строящихся заводов и города, и это стало привычным. Но сегодняшний день сборки первого автомобиля заставляет нас отбросить эту привычность, оглянуться и откровенно признать, как много все-таки сделано!

Мы верили, что так будет. Верили, когда закладывали первый символический камень на территорию автокомплекса, когда на месте Нового города стояла решетчатый щит с надписью «Здесь будет построен жилой район». Верили, когда по Челнинской земле простились стальные ручьи рельс, когда по ним, по громким хвостам, пробежал первый тремрей.

Верили и ждали автомобиль — настоящий, «живой», с главного конвейера. А. ДАНИЛОВ, начальник отдела инженерно-технических кадров.

## ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ! СЕРДЦЕМ С КАМАЗОМ

делений, которые сделали все, чтобы приступить к выпуску отливок в установленные сроки.

Экспериментальный цех — особенный. Родился он по нашей инициативе. Дело в том, что строительство литьевого завода несколько отставало от темпов сооружения механосборочных производств. И год назад встал вопрос о поставках литья со стороны. Но легко сказать «со стороны». Одни варианты не годятся по техническим причинам, другие ставят механосборочные производствы в условия, значительно отличающиеся от проектных, третий требует больших денежных затрат. И выход был найден.

Коммунисты корпуса вышли с предложением организовать выпуск литья по проектной технологии с использованием закупленного оборудования и оснастили непосредственно на КамАЗе. Для этого вместо планируемого ранее производственно-экспериментального участка разработали проект целого цеха. Инициативу одобрили.

И сегодня нельзя не вспомнить добрыми словами строителей второго участка СМУ-22 Металлурстроя и монтажников из Пикалевского управления треста Строймонтаж, которые участвовали в сооружении цеха. Рука об-

разилась вперед соревнования идут такие рабочие, как Юрий Яшкин, Александр Никифоров, братья Талагат и Альберт Рахимовы, Юрий Васильев, Николай Гужков.

Аналогична история возникновения участка цветного литья под давлением, что временно расположился на площадках ремонтно-кузнецкого цеха РИЗа. В начале 1974 года здесь была установлена первая машина. 23 февраля этот «умный» автомат выдал первую отливку — обыкновенный тройник. Но основной целью в том году было обучение рабочих управлению этими сложными машинами. Прошли стажировка и получили удостоверения тогда 36 человек.

В декабре там была смонтирована еще одна, более мощная машина для литья под давлением. И на 1975 год участку было дано задание: изготовить пять с половиной тысяч деталей «девятки» наименований. Задача была перекрыта вдвое.

И вновь хочется подчеркнуть, что основа всегда — люди.

Н. АХМАТШИН,  
секретарь партбюро  
корпуса цветного  
лития.

## Воспитанник кузнецкого

По праву могу считать, что воспитан КамАЗом. На кузнецкий завод пришел молодым рабочим, без высоких разрядов, здесь выучился на наладчика, а с ноября прошлого года — уже мастер. Из 16 наименований, освоенных цехом, десять на счету моих смен, где то задают кузнецы-штамповщики Валентин Рязанов, Юрий Кулькин, Александр Зеленин, Виктор Зубов и наладчики Михаил Баукин, через руки кото-

рого прошла отладка практически всех семи кузнецких линий, действующих на участке. Темпов, взятых в ходе трудовой вахты в честь XXV съезда КПСС, не снизим.

В. АСТАШОНОК,  
мастер кузнецкого  
завода.

разбушевавшегося бурана. Груз был доставлен с небольшой задержкой, но в целости и сохранности. Подобные испытания выпали на долю почти всех наших ветеранов. Самоотверженным трудом заслужено право участвовать в сборке первого автомобиля. Среди них водитель Ф. Ю. Тимергизин, М. Штейнер, Н. Н. Соколов, И. С. Рябков, А. П. Канцелярова, слесарь А. З. Мансуров, Ю. И. Иванов, грузчик А. Ф. Агафонов, начальник 1-го участка С. П. Трушкин.

Пуск главного конвейера открыл дальнейшее перспективы работы, вплотную подводит нас к началу выполнения сложной задачи, отмеченной в проекте ЦК КПСС к XXV съезду родной партии, обеспечения народного хозяйства страны новыми, мощными, экономичными автомобилями большого грузоподъемности.

Счастливого пути тебе, «КамАЗ»! — гоняют транспортчики.

В. МОРОЗ,  
бригадир бригады коммунистического труда,  
ударник строительства  
КамАЗ.

При этом отмечается, что в прошлом году на КамАЗе было выпущено более 1 миллиона единиц продукции, что позволило КамАЗу занять первое место в стране по производству автомобилей.

В. АСТАШОНОК,  
мастер кузнецкого  
завода.

# Равнение на победителей

(Окончание,  
Начало на 1, 2 и 3 стр.)  
УРИОТО

такелажник Н. А. КИЯЗЕВ,  
слесари В. С. ТРИШАН-  
КОВ, П. И. ВЕРТИКОВ, ав-  
тохвостовщик Г. Н. СУСЛО-  
ПАРОВ, токарь Н. П. СО-  
ЛОМОНОВ, водители А. С.  
ТРУБИЦЫН, В. П. ВЕТРЮК,  
бригадир А. П. КАСЬЯ-  
НОВ, нападки Н. П. ПЕР-  
ВУШИН.

Слово — участнику сборки

## ЗВАНИЕ ОБЯЗЫВАЕТ

При разработке личного творческого плана на 1975 год я записал пункт «Включиться в социалистическое соревнование за право сборки первого камского автомобиля». Сегодня мне такое право предоставлено, а вернее сказать, мной оно завоевано. Не знаю, может быть, это кое-кому покажется фразерством, но факт остается фактом: коллективу нашего участка и цеха в целом придется изрядно «попарти» по сусекам в поисках резервов производства. Положение обязывает, сроки поджимают, баки для смазочно-охлаждающей жидкости были позарез нужны.

За счет усовершенствования в организации труда, специализации или зоной работы, что, кстати, начнулось в творческом плане, достигнуто определение сроков исполнения ответственного заказа на 15 дней. К этому следует добавить высокие качественные характеристики изготавливаемого участком нестандартного оборудования, оношло в дело с первого представления. Совместно с мастерами и активистами в основном решена задача по формированию коллектива, увеличился возможности взаимозаменяемости рабочих — свыше 30 из них овладели смежными специальностями. Программа года была выполнена к 5 декабря. Все вместе взятое и явилось, наверное, той большой заслугой, за которую коллективу присвоено недавно звание «Лучший участок Минавтопрома».

Незадолго до сборки первых «КамАЗов» наш коллектив принял на 1976, пусковой для первой очереди комплекса год, повышенные обязательства. В них основное внимание уделено достойной встрече XXV съезда КПСС, дальнейшему повышению эффективности использования оборудования, качества выпускаемых изделий.

**Б. НАЗАРОВ,**  
начальник участка цеха  
изготовления конвейеров РИЗа.

## НАША АФИША

Наш адрес: ТАССР, г. Набережные Челны, квартал 3, дом 22, комн. 147—148. Телефоны: редактор — 2-36-85, линейные — 2-37-21 и 2-07-76.

Редактор В. П. АРАКЧЕЕВ.

# ОТ РУБЕЖА К РУБЕЖУ

## Хроника дел и свершений

14 августа 1969 г. Вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве комплекса заводов в Набережных Челнах.

7 сентября 1969 г. Вышел приказ по Министерству автомобильной промышленности СССР: «Строящийся комплекс заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности в районе г. Набережные Челны Татарской АССР именовать Камский автомобильный завод (КамАЗ)».

30 сентября 1969 г. Приказом Совета Министров СССР генеральным директором КамАЗа назначен заместитель министра автомобильной промышленности СССР Л. Б. Васильев.

2 октября 1969 г. заняла свой пост Московская дирекция во главе с главным металлургом А. Н. Тананиным, заместителем генерального директора Н. А. Бацаевым, начальником отдела кадров А. С. Войтенко.

16 октября 1969 г. Началось формирование дирекции в Набережных Челнах под руководством заместителя генерального директора по строительству Н. Г. Столпина.

1 ноября 1969 г. На строительство КамАЗа прибыла первая партия рабочих-строителей.

13 декабря 1969 г. Машинист Михаил Носков на экскаваторе «Пионерский» поднял первый ковш земли при планировке площадки под производственную базу стройиндустрии.

2 апреля 1970 г. состоялось первое комсомольское собрание на КамАЗе. Избрало первое бюро, секретарем которого стал В. Г. Стригунов.

12 апреля 1970 г. Начало строительства заводов комплекса. Первый ковш земли был вынут на площадке РИЗа.

21 апреля 1970 г. Прошло первое партийное собрание, избравшее партийное бюро во главе с инженером К. Г. Тригубенко.

2 февраля 1974 г. Начался монтаж оборудования

УГК начальник участка А. И. БУДИЛОВ, слесари И. Д. СОСНИН, Г. И. МЕЛЬНИК, В. В. ЗАВЬЯЛОВ, В. А. ШАДРИН, токарь В. К. ТОВСТОПЯТ, фрезеровщик Л. И. ЧУМАЧЕНКО, токари Б. С. КАРИМОВ, М. Ф. ЩЕКАЛЕВА, слесари А. П. КЛИМЕНКО, В. И. НАУМОВА, В. Г. ШУТЕВ, радиомеханик А. Т. КУДРИН, эл. монтеры Б. А.

НОВОСЕЛОВА, Г. И. НИКОЛАЕВ, Г. А. ПАВЛОВ, Р. М. ФАТАХОВ.

УГК СТО инженеры А. А. Вайнбергер, В. И. Павлов, Т. И. Призенцева, В. В. Афиров, Н. Ф. Орлова.

УПРАВЛЕНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ бригадиры В. В. ДУБКОВ, И. М. ШАРОНОВ, слесарь В. М. МИХАЙЛОВ.

УПРАВЛЕНИЕ СМЕЖНЫХ ПРОИЗВОДСТВ ст. техник Е. В. ЦЫБА, ст. инженер Г. И. КУЗНЕЦОВ.

РЕМСТРОЙТРЕСТ рабочие-зеленители Л. И. ХАИРУЛЛИНА, Е. Д. СОЛОДЬЕВА, штукатур-маляр В. Н. ДАЛИНОВА, слесарь И. М. БОРЗЕНКОВ, плотник А. С. ЛАПКИН, монтеры Р. И. МАХМУТОВ, каменщик А. И. МОРОЗОВ.

УМТС грузчики Н. И. ВАСИЛЬЕВ, В. Г. ВЛАСОВ, Н. И. ПРАСОВ, начальник участка Н. И. СКАЛОЗУБ.

УПРАВЛЕНИЕ СМЕЖНЫХ ПРОИЗВОДСТВ ст. техник Е. В. ЦЫБА, ст. инженер Г. И. КУЗНЕЦОВ.



Май 1971 г. На площадке прессово-рамного завода принят первый бетон.



Январь 1972 г. На автосборочном заводе установлен первый блок перекрытия.



Февраль 1973 г. На ремонтно-инструментальном заводе смонтирован первый станок.



Сентябрь 1974 г. Есть первый станок на кузнецком заводе!



Декабрь 1975 г. Опытный образец автомобиля «КамАЗ», собранный в экспериментальном цехе УГК.

(Снимки предоставлены центральной кинотеатральной КамАЗом).

«БАТЫР»

Большой зал

14—16 февраля. «Про-

лавшая экспедиция»

(2 серии). 17—19 февра-

ля. «Красная скрипка».

20 февраля. «Фронт без

флангов» (2 серии).

Начало сеансов в 13,

15, 17, 19, 21 ч., двухсе-

рийных — в 14, 17, 20 ч.

14—15 февраля. «Рас-

колотое небо».

16—18 февраля.

«Чрезвычайное

присоединение» (2 се-

рии). 19—20 февраля.

«Повторный брак».

Начало сеансов в

14—30, 16—30, 18—30,

20—30 ч., двухсерийных

— в 10—30, 15, 18, 21 ч.

«АВТОЗАВОДЦЕ»

14—15 февраля. «Сто

дней после детства».

16—18 февраля. «Чер-

ный бизнес».

19—20 февраля. «Это мы не

проходили».

Начало сеансов в 11,

13, 15, 17, 19, 21 ч.

## НАША С ТОБОЙ БИОГРАФИЯ

# Даёшь сборку!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Все 50 лет ритм жизни на «КАМАЗе» определяет ход главного сборочного конвейера. По его темпу сверяется уровень благополучия компании и её работников, востребованность продукта, здесь осваивается сборка новых моделей большегрузов.

Героем телерепортажей и публикаций ГСК «КАМАЗа» стал задолго до пуска — всё дело в уникальности проекта, который был разработан Ленинградским филиалом института «Союзпроммеханизация».

С самого начала в корпусе размером 1200x400 метров предусматривалось размещение трёх основных ниток напольных конвейеров. ГСК

протяжённостью 673 метра был самым впечатляющим среди автосборочных производств СССР. Всего же накатанный по корпусу АвЗ путь до того момента, как машина сойдёт с ленты, составит почти 40 километров. Кровеносная система включает в себя и разветвлённую транспортно-технологическую сеть подвесных толкающих конвейеров, в ко-



У главного сборочного конвейера уникальная технологически сложная конструкция



Монтаж делали молодые рабочие, получившие опыт работы на ЗИЛе

торые входили, по замыслу проектировщиков, и склады под крышей. Одновременно все конвейеры сборочного корпуса должны перемещать тысячи тонн груза. Для их создания требовалось смонтировать около 10 тысяч тонн различного оборудования и установить более 6000 тонн металлоконструкций. Уровень механизации транспортных операций, заложенный специалистами, составлял 98% — невероятно высокий показатель для 1976 года!

Весь объём работ по подготовке проекта, судя по публикации в газете «Ленинградская правда», предоставленной руководителем группы музеиных ценностей Визит-центра «КАМАЗа» Александром

Чухонцевым, был выполнен на два года раньше разработанного графика. Изготовлен наш ГСК на Минском опытном заводе специального конструкторского бюро № 3.

Сборка главного конвейера началась 26 ноября 1974 года (по другим данным 28 ноября). В тот день комплексные бригады Н. Шмоткина и Ю. Лазарева закончили бетонную подготовку полов и устройство тоннеля на 161-127 осях. Монтаж металлоконструкций был доверен бригаде В. Осиенко из треста № 7 ЧМУС. Первые 30 тонн конструкций вместе с бригадиром собрали Р. Гайфутдинов, М. Набиуллин, крановщик М. Федченко.

Конвейер монтировали пространственными блоками прямо с колёс, не допуская промежуточного складирования. Эти блоки из панелей, стоек связей и участков путей собирали в кондукторах, обеспечивающих точность и однотипность сборки. Под основание стоек были заранее установлены и залиты строганые опорные пластины, позволившие монтировать ГСК-1 без дополнительной выверки и выравнивания. Для разметки и проверки осей конвейера впервые (!) в практике Минмонтажспецстроя СССР был применён лазерный визир ЛВ-5, использо-

## ЦИТАТА ДНЯ

## Единственная в мире практика

«Для меня день рождения «КАМАЗа» — это первые машины, — признался в 2016 году в телефонном разговоре корреспонденту «ВК» Ольге Жигульской первый генеральный директор **Лев Борисович Васильев**. — От ковша до них — очень большой этап строительства. Ведь как всё получилось? По сути, у нас не было ничего: ни технологий, ни проектов, ни конструкции — строительство завода действительно началось с нуля. Наверное, это единственная в мире практика: конструируя автомобиль, под него делали технологии и всё остальное. И, надо отдать должное людям, не очень ошиблись! Всё удалось, и построить, и оборудованием оснастить, и пустить завод».

вание которого позволило значительно сократить сроки сборки.

В книге «КАМАЗ. Организация и производство монтажных и специальных работ», изданной в Москве в 1986 году, написано, что ГСК-1 был смонтирован за пять месяцев и сдан в эксплуатацию с первого предъявления с оценкой «отлично» в апреле 1975 года. А в фондах музея «КАМАЗа» хранятся записи, будто механическая часть ГСК-1 полностью была закончена в октябре 1975 года, а электрическая запущена в ноябре 1975-го, и то по обходному варианту.

25 декабря 1975 года на ГСК-1 была поставлена первая рама. В тот день началась отработка технологии сборки шасси, то есть первая

рама стала учебным стендом, на котором рабочие отрабатывали бесперебойную сборку будущих грузовиков. 14 января 1976 года на неё устанавливается первый двигатель. А 30 января была подана первая кабина камского грузовика.

С 5 января 1976 года на 50-дневную вахту заступил весь «КАМАЗ». Тысячи рабочих приняли участие в соревновании за право участвовать в сборке первого автомобиля. Победителями были признаны 175 рабочих и специалистов со всего объединения, всего на митинг 16 февраля пришли тысячи человек. Первый краснобокий большегруз 5320 сошёл с конвейера под громогласное «ура!». Так началась эра «КАМАЗа» на дорогах нашей страны.



Почтить память Льва Васильева пришли и ветераны, и действующие работники компании



генератору «КАМАЗ» стал не просто заводом, а флагманом отечественного автомобилестроения.

После возложения цветов к бюсту Льва Васильева участники митинга отправились в Визит-центр. Здесь гостям продемонстрировали интервью первого «генерала» «КАМАЗа», записанное в 2019 году, в котором он делится воспоминаниями о строительстве автогиганта, о своих соратниках, коллегах. Программу продолжил творческий коллектив завода двигателей песней о камазовском грузовике на мотив композиции «Атас» группы «Любэ».

Завершила мероприятие экскурсия по Визит-центру. Во временной экспозиционной зоне расположились исторические снимки. Ветераны «КАМАЗа» подходили к фото, подолгу рассматривали их, переговариваясь и рассказывая истории, тепло вспоминали первого генерального директора. Для пришедших в этот день состоялась экскурсия, на которой обозначили основные вехи развития компании, а в локации, посвящённой первому генеральному директору, акцентировали внимание на важных этапах жизни Льва Васильева.

## С МЕСТА СОБЫТИЙ

## «Всегда будет первым камазовцем...»

Кирилл СВИРИДОВ. Фото: Виталий ЗУДИН

7 февраля, в 101-й день рождения первого генерального директора «КАМАЗа» Льва Васильева, у его бюста состоялся митинг с возложением цветов.

Почтить память Льва Борисовича приехали замгенерального директора «КАМАЗа» по управлению персоналом Жанна Халиуллина, председатель профкома автогиганта Ильдар Шамилов, директора заводов, ветераны компании, студенты РСО.



Руководители автогиганта подчеркнули важную роль первого генерального директора в развитии «КАМАЗа» и Челнов

— Лев Борисович был внимателен к людям, подчёркивал, что, если человека не обеспечат всем необходимым, завод никогда построен не будет. Вместе с заводскими корпусами возводились больницы, детские сады и школы. Спасибо

большое и низкий поклон Льву Борисовичу за это, — сказал Ильдар Шамилов, добавив: — И мы, руководители предприятия, сделаем всё, чтобы «КАМАЗ», наш прекрасный город и республика развивались дальше.

Председатель Совета ветеранов «КАМАЗа» Александр Коган дополнил выступление Шамилова интересной деталью:

— Благодаря личным усилиям Льва Васильева к строительству челябинских домов был привлечён «Главмостстрой». Да, в городе и раньше возводилось жильё. Но московская организация высоко подняла планку по качеству домов. Подтянули свой уровень и другие строители. Помимо социальных

вопросов, Льву Борисовичу выпало решать огромный пласт задач: одновременно нужно было проектировать и завод, и автомобиль, заниматься технологией его производства, создавать коллектив... Он справился с возложенной на него миссией. Сейчас говорят: «Первый завод», «первый грузовик»... А Лев Васильев всегда будет первым камазовцем. Светлая память Льву Борисовичу.

Жанна Халиуллина подчеркнула, что Лев Васильев был и останется для всех камазовцев примером и источником вдохновения. Его имя навсегда вписано в летопись отечественной промышленности. Благодаря первому

## КАК ЭТО БЫЛО

# Полвека на фото

Кирилл СВИРИДОВ. Фото: Виталий ЗУДИН

В Картичной галерее Набережных Челнов открылась выставка «КАМАЗ» в картинах, фотографиях, документах», посвящённая 50-летию со дня выпуска первого серийного камазовского грузовика.

**Побольше фактов**

Это уже пятая выставка совместно с Картичной галереей (первая состоялась в 2017 году). Идея рассказывающих об истории «КАМАЗа» экспозиций принадлежит бывшему директору Картичной галереи Петру Кудряшову. На нынешней представлена около 100 фотографий формата А2.

— Каждая фотография хранит в себе определённое событие, — объясняет руководитель группы музейных ценностей Визит-центра Александр Чухонцев и указывает на одну из них: — Вот, например, фото, датированное мае 1975 года. В экспериментальном цехе РИЗа собрали 10 машин к 30-летию Победы в честь городов-героев. Заметьте, это тягачи 5410, а не бортовые

5320. Интересный факт!

Важное место в экспозиции занимает реконструкция событий 16 февраля 1976 года. Особо подчёркивается, что первый автомобиль 5320 — это грузовик серийной сборки. Первый гендиректор «КАМАЗа» Лев Васильев очень гордился тем, что с 16 февраля ГСК день за днём стал выпускать серийный автомобиль.

На фотографиях запечатлены строительство заводов, есть кадры пуска первой линии главного сборочного конвейера, портреты камазовцев, возводивших автогигант и Набережные Челны. Есть и цветные фотографии уже новейшей истории «КАМАЗа»: презентация автомобиля «Атом», поздравление гендиректора «КАМАЗа» Сергея Когогина



Александр Чухонцев делится уникальными фактами из истории автогиганта

с присвоением звания Героя Труда РФ и другие.

Фотографиями выставка не ограничивается, есть и картины из фондов галереи. Вот миниатюры Фирдауса Гирфанова, выполненные маслом на картоне в 70-х годах. Автор показал моменты из жизни города, например, возведение кинотеатра «Россия», панораму 28-го комплекса. Есть холсты и побольше: «Как дела? — Нормально» Виктора Анутина, «Строители «КАМАЗа» Рашида Гилазова, «КамГЭС строится» Махмута Усманова. Украсили выставку также



Чёрно-белые фото заинтересуют и молодёжь



Однаково интересно было всем

Челнов Найль Магдеев любит говорить: «КАМАЗ» и город — это единая ткань, мы друг от друга зависимы».

Творческий коллектив автогиганта исполнил песню «КАМАЗ — это ты, это я». Прозвучало стихотворение «Ода на рождение автомобиля» в исполнении Анатолия Кикинёва и Олеси Шлеменковой.

В завершение официальной части слово взял

Александр Чухонцев. Он поблагодарил всех, кто помогает ему собирать исторический материал для публикации в своём блоге «Музей КАМАЗа». Ещё привёл два интересных факта, связанных с автогигантом и городом. Первый: в западных автомобилестроительных компаниях за точку отсчёта берётся только сход первого автомобиля с конвейера, на «КАМАЗе» же празднуют две даты — начало строительства завода 13 декабря и сход первого автомобиля с конвейера 16 февраля. И



Ветераны «КАМАЗа» искали себя и своих коллег на исторических фото

второй: в 1969 году, до начала строительства «КАМАЗа», население Челнов насчитывало порядка 30 тысяч человек, а 28 мая 1988 года родился полумиллионный житель Автограда. Ни один город СССР не имел такого прироста населения за столь короткий срок.

Далее гостей пригласили сделать общую фотографию, а также ознакомиться с экспозицией.

**ТОЛЬКО ЦИФРЫ**

## 400-й челнинец

родился 9 февраля у инженера КИПиА компании «Энергетическое партнёрство» Ришата Бадриева и его супруги Алмазии. Мальчика назвали Ильфатом. У него есть две сестры и брат, а бабушка Фарида Гавазовна и дедушка Ирек Ахатович много лет работают на заводах «КАМАЗа».



Вместе Саша и Настя готовы к любым приключениям

белое платье и фату, ещё хотим с Сашей украсить машину, чтобы после церемонии прокатиться по городу. А потом рванём отмечать вдвоём! Съездим куда-нибудь, погуляем.

Что ж, такой День влюблённых определённо запомнится надолго!

Газета «Вести КАМАЗа» зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан (Татарстан).

Рег. ПИ № ТУ 16-01726 от 7.04.2021 г.  
Выходит с 1973 года, до 1992 года под названием «Рабочий КАМАЗа».

Главный редактор: Е.Н. ШЕЯНОВА  
e-mail: Sheyanova@Nekamaz.ru  
При вёрстке использованы шрифтовые гарнитуры ООО НПП «ПараТайп», предоставленные по лицензии ООО «Издательский центр «Редакция». Периодичность выпуска — один номер в неделю.

Учредитель, издатель, редакция — ООО «СМИ-Центр». Адрес редакции и издателя: 423827, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, Альметьевский тракт, д. 10, помещение 3. Телефоны редакции: 45-21-14, 45-21-95, 37-19-54, 37-31-99, 6-87-16. Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с голового оригинала-макета редакции «ВК» в типографии ООО «Благон» по адресу: 423800, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, Альметьевский тракт, д. 10, помещение 3. Время подписания в печать — 20 часов. Подписано в печать — в 20 часов. Тираж 25 000 экз. При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна.

Рукописи, присланные в редакцию, не рецензируются и не возвращаются. Мнения авторов газетных публикаций могут не совпадать с мнением редакции. За достоверность предлагаемой информации несут ответственность авторы материалов. За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несёт. Все скидки, акции, специальные предложения действуют на момент выхода газеты.