



№ 5 (4240)
13 февраля 2026 г.

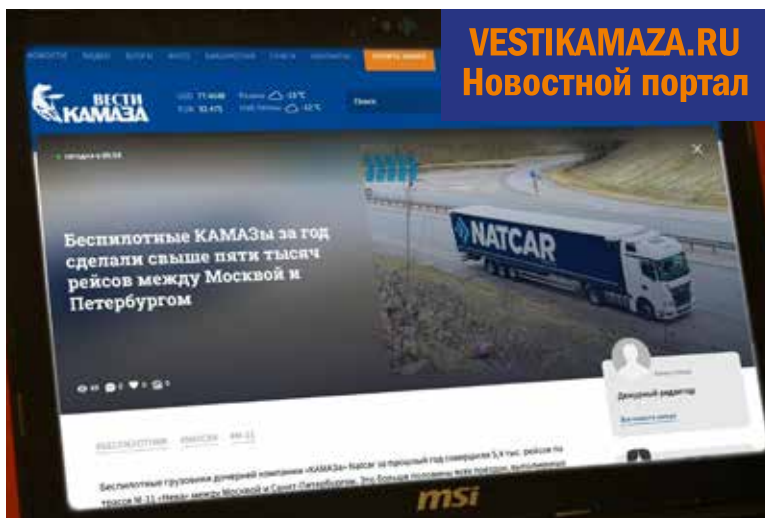
ВЕСТИ КАМАЗА

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



VESTIKAMAZA.RU
Новостной портал

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 Ав3

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



Дорогие коллеги!

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 честь 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 и ныне. 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 Козогин, 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 Александрович, 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. Достижение 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 семействах 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 по 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 авто-транспортном. Во время корпоративного отпуска была проведена модернизация ПТК на АвЗ и заводе рам ПРЗ. В частности, на автомобильном была 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 автобетоносмесителя 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 КОНВЕЙ-
ЕРЕ КОМПЛЕКСА В ПРО-
ЦЕССЕ ПУСКО-НАЛАДКИ
СОВЕРШЕН ПЕРВЫЙ АВТО-
МОБИЛЬ «КАМАЗ».

С победой, товарищи!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Собрание актива

6 февраля в Наб. Челны 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 президиум 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.

На собрании выступили: секретарь парткома УСГ Д. С. Зарипов, бригадир СМУ-51 УСГ Г. П. Гагик, директор завода крупнопанельного домостроения Л. С. Никишов, секретарь парткома Главмостроя К. С. Данилин, начальник СМУ-76 УСГ Н. И. Микрашов, председатель исполкома горсовета Р. Р. Гилязов, начальник ПО Камгэсэнергостроя В. А. Фоменко, заместитель секретаря комитета комсомола домостроительного комбината К. С. Замалетдинов, генеральный директор КамАЗа Л. Б. Васильев, главный врач роддома З. Г. Кашапова, начальник Главке Минмонтажспецстроя Ю. М. Гольдберг, начальник Спецстроя Ю. А. Плотников, первый секретарь горкома партии Р. К. Беляев.

С заключительным словом на собрании актива выступил 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 застройки города Набережные Челны в 1976—1980 годах.

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

РАВНЕНИЕ НА ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Повсюду, в больших и малых подразделениях КамАЗа шло соревнование за право сборки первого автомобиля. Публикуем имена победителей.

АВТОСБОРОЧНИК ЗАВОД

тонарь Н. В. ГАВРИКОВ, электросварщик П. Р. ИЛЬЧЕНКО, В. Х. ТАШИЕВ, В. Г. КАЗАНЦЕВ, наладчики А. П. КАПУСТИН, А. Н. КАЛИНИН, Н. Д. МАЛЬНЕВ, В. Н. ПАШУКОВ, А. А. СТЕПАНОВ, слесари А. П. КОЗЛОВ, В. П. ПОЛЯКОВ, М. Х. САТТАРОВ, Ю. П. САЛЮТИН, В. В. БУРКИН, В. И. КОЛЕСНИК, Н. А. КОРОСТЫЛЕВ, С. З. РЕЗВАНОВА, В. И. ЯНДУЛОВ, бригадир Г. М. ФЕДОСЕЕВ.

РИЗ

слесари А. С. АКИНЬШИН, Е. В. ВАСИЛЬЕВ, Л. В.

ЛАПЕНИН, В. Ф. ШУЛЫГИН, Г. Н. ДЕСЯТКИН, сварщик А. А. МОРОЗОВ, токарь В. А. БАТАГИН, 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. ТУКШАНОВ, сверловщик И. Ф. НЕВЕРОВ, кузнец В. И. САХАРНОВ, начальники участка Б. П. НАЗАРОВ, М. Ф. КОЛЕСНИКОВ, водитель Ф. Е. ЕГОРОВА, мастер А. Н. ЕЛФИМОВ, инженер-технолог К. А. ТУЧИБАЕВ, резчик М. М. БЕРДНИКОВА.

(Продолжение на 2 стр.)

РАБОЧИЙ КАМАЗА

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 КамАЗа 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: «Прими, Родина, первый камский автомобиль!» Указанная 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 народнохозяйственное значение, вышел на финишную прямую.

Все это — плодотворный итог мудрого и постоянного руководства делом КамАЗа 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 капиталовложений, шло такими небывалыми темпами, является результатом огромной заботы о нуждах стройки Советского правительства, Советов Министров Российской Федерации и Татарской АССР, Министерства нашей отрасли.

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

Заслуженные поздравления принимают сегодня эксплуатационники комплекса. В сполнейших условиях, откомандировав в помощь генподрядчику 10 тысяч человек, занимаясь кропотливой работой по закупке и комплектованию оборудования, обеспечению стройки проектно-сметной документацией, формируя боеспособный 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 предсъездовского соревнования, выпала огромная честь — достойно увенчать многотрудный подвиг тысяч участников стройки, всех челнинцев. С праздником вас, товарищи! С большой и замечательной трудовой победой!

Пуск главного конвейера комплекса — событие непреходящей 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 имеем морального права обольщаться. Сделано много, налицо бесспорный и колоссальный прогресс создания, однако труд не окончен, и нам нельзя допустить переоценку текущего момента. Вперед 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 челнинцев 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 досрочное выполнение государственных заданий.

В добрый 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 скалами

Город дыбится
Наперекор ветрам!

Нашим потомкам
Пусть посчастливится

Жить,
Как работало нам!

Евгений КУВАЙЦЕВ.

На снимке нашего внештатного фотокорреспондента М. Прохорова — группа передовиков соревнования, участников сборки первого автомобиля. Слева — напарник И. Горбач, А. Пуртов, Ю. Суровцев, А. Шмелев, В. Демин, В. Левкин, В. Егоров. Все они работают в цехе сборки и испытаний автомобиля, в самой «горячей» точке сегодняшнего КамАЗа. Здесь, как в фокусе, сошлись все усилия заводчан, чей труд позволил с частотой выполнять задание партии и правительства.

Подарок съезду родной партии

Наш участок замыкает технологическую цепочку главного конвейера, всего комплекса. Сейчас здесь завершены приготовления и выпуск первого автомобиля марки «КамАЗ». Им стал бортовой грузовик мод. 5320. Большая работа проведена по обучению слесарей-сборщиков. Для них подготовлены эскизы, технологические карты по позициям. Это позволит сборщикам быстрее освоиться на пока еще непривычном рабочем месте. С каждым днем выставляемые на главном конвейере рамы обрестают новыми деталями. Если раньше за смену он передвигался на две позиции, то сейчас на три, а то и четыре.

Мы уверены: первая партия машин будет достойна нашей марки. Несмотря на то, что детали и узлы, поступающие

на главный конвейер, изготовлены на заводах 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 оправдает надежды, связанные с использованием его в народном хозяйстве страны! Прими, Родина, трудовой подарок челнинцев к XXV съезду КПСС! Общаем, число собираемых автомобилей будет расти из дня в день. Слово наше не разойдется с делом.

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



НАШЕ КРОВНОЕ ДЕЛО

СЛОВО — УЧАСТНИКУ СБОРНИ

Успех бригады

16 февраля 1976 года. Отныне эта дата войдет в летопись КАМАЗа как важная веха на пути от первого копилки на стройплощадке 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 коллективу заводчан было положено. И, это сегодня важно отметить, его костяк составили коммунисты А. Гомилов, В. Ивченко, А. Шапиро, В. Лагеря, 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 предприятии автомобильной промышленности были направлены на учебу тысячи человек.

Но не только в цехах завода Тольятти и Горького, Москвы и Ярославля складывался облик камского автомобилестроителя. Если там заводчанин пополнял свой в основном технический багаж, то настоящую проверку на прочность человек, получив на месте будущего завода, где в первые месяцы строительства закладывался не только бетон в фундамент объекта, но и рождалась традиция застраховать завод, росли в испытательных людях.

Не удивительно, что стройке таких масштабов постоянно ставили немало вопросов, со многими из которых ранее не встречался никто. И не всегда

к ним можно было подойти с традиционными мерками. Первые заводчане хорошо помнят, как трудно приходилось. Уйма разнородных организаций, с каждой надо согласовывать действия. Словом, настоящий камзавский узел. Распутать его привычными методами не представлялось возможным. Требовался нестандартный творческий подход.

Такое решение нашлось. Коммунисты завода для координации усилий со строителями внедряют новую форму партийной работы — совместные парторганизации. Затем логично последовал другой шаг — создание совета секретарей в целях контроля за ходом строительства. Идея эта буквально носилась в воздухе на всех объектах, где были «завязаны» заказчик, генподрядчик и субподрядчик. Но отнюдь не случайно она первой прижилась именно у нас.

В партийной организации завода особенно остро осознавали необходимость влияния на ускорение строймонтажа. Кроме того, это создавало благоприятную почву для проявления лучших качеств заводчан, откомандированных в помощь строителям. Всей стройке были известны имена передовых автозаводцев, их фамилии уместно вспомнить сегодня: это коммунисты А. Карнаухов, И. Глухов, В. Поляков, Ю. Рыбаков, В. Казанцев.

Еще не переступив пороги действующего завода, они прославились себя. Как строители? И да, и нет. Один из бригадиров как-то в разговоре со мной откровенно высказался: если бы не знали, что неш труд приближает пуск завода, едва ли была бы показана столь высокая выработка. Думается, большая заслуга коммунистов завода в том, что они сумели соз-

дать атмосферу такой «намеренности» строительства, ощущение приближающегося настоящего дела. Это обернулось широким размахом соревнования за право монтажа первых станков. 5 марта 1975 года в цехе картеров был установлен первый агрегат, начались интенсивные монтажные работы.

Предусловие 1975 год стал ответственным экзаменом для коммунистов всего нашего коллектива. Были при этом и достижения, случались и просчеты. Но одно несомненно — нам удалось первенство дух соперничества и в заводские цехи. Как только завод облетел вест об установлении даты открытия XXV съезда партии, в коллективе родился почин «XXV съезду — 25 ударных декад», у истоков которого встал бригады монтажников коммуниста В. Минкина. Призыв получил отклик во всех цехах завода. Если в первую декаду в соревнование включилось 10 бригад, то потом их стало 109, что позволило завершить пуско-наладочные работы в цехах механосборочного производства за 10 месяцев и приступить в конце года к пробной прокрутке главного конвейера.

ды: 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 оглянуться на пройденное 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 заводами. Наше предприятие — последнее в технологической цепочке комплекса, ритм его работы будет зависеть от многих факторов. Значит, само положение обязывает автосборочников быть зачинателями соревнования за ритмичность и качество. В недалекой перспективе партийный комитет завода предусматривает выделение такой инициативы.

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

Сегодня на сборке я всего лишь подпрод своего коллектива — бригады электромонтажников литейного завода. Бригада сравнительно молода: дитя ее рождения — январь 1975 года.

Все, чем занимались в предсъездовском году, перечислить трудно. Но основная точка приложения сил: монтаж и пуско-наладка электрической части металлорежущего оборудования в ремонтной базе корпуса серого и кованного чугуна.

Понимаем: рембаза — жизненная необходимость. Никакой дальнейший монтаж в корпусе без нее успешно идти не мог. И старались сделать все, чтобы она вступила в строй действующих досрочно. Сегодня здесь мерно гудят станки, выполняются многочисленные заказы подразделений завода.

А мы снова на «горячем» участке: в стержневом цехе корпуса. Закончив обвязку электрооборудования стержневых машин, сейчас отлаживаем их, запускаем в действие. В готовности № 1 уже 15 агрегатов, в то время как минимальной пусковой схемой предусматривалось только 10. Одновременно ведем в

этом цехе электромонтаж смесеприготовительных систем.

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

В чем истоки успеха? В дружбе, крепкой дисциплине, профессиональном мастерстве. Ядро бригады, заведующие всех ее дел — Николай Сологубов, Талгат Исламов, Анатолий Казачук.

Наши планы? Ближайшие — как можно скорее запустить все 42 стержневые машины. Здесь мы и останемся — 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

слесари Н. В. ВЕКОВИЩЕВ, И. И. СКЛЯРОВ, В. Г. ЭПОВ, наладчики Г. А. ЗРЯЧЕВ, В. В. ФИЛАТОВ, В. А. КОЧНЕВ, В. А. МОРОЗОВ, А. И. ЦЕПКОВ, В. Н. БАШАРОВ, В. Б. СТЫРОВ, Ю. В. ДМИТРИЕВ, Е. Ф. ВЕРЕТЕННИКОВ, Ю. В. ХЕХНЕВ, И. М. МЯГКОВ, Л. Л. СОКОЛОВ, А. В. ВАХРУШИН, электромонтер В. Л. АТМЕНЕВ, токарь А. М. БЫЧИН, гальваник В. И. АЮКИН, контролер Л. Т. КОНДАКОВА, бригадиры А. В. КУЗНЕЦОВ, В. А. НОВИКОВ, И. И. СКАКУН, мастера А. А. ЕЗЖЕВ, Н. Ф. АРТАМОНОВ.

КУЗНЕЧНЫЙ ЗАВОД наладчики П. И. ЧЕПАРОВ, В. А. ГОСУНОВ, кузнецы Г. А. ГЛАДКИХ, А. А. РУДИ, А. С. КРАМАРЕНКО, А. Б. АЛЬМУХАМЕТОВ, термист В. В. БРУСНИЦЫН, электромонтер П. И. ЛЫСАКОВ, слесари В. П. НИКИТИН, Н. В. ГОЛОВАСТИКОВ, резчики В. Н. МАРКУШИН, Г. Н. НАКИПОВ, мастера Б. Н. АСТАШОНОВ, Н. С. НИКИТИН, фрезеровщик И. С. ИНДЕЙКИН.

ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД электромонтеры Ю. В. ЛЕВАШКИН, В. В. МАРАТКАНОВ, А. А. МАРТЫНОВ, слесари А. Е. КАРНАУХОВ, А. В. КОПЦОВ, электро-сварщики Г. В. НИКИФОРОВ, В. А. ГЛОБЕНКО, (Продолжение на 3 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 автомобильной промышленности. Назвать их мы попросили начальника отдела подготовки производства технического управления В. С. РУКШИНА.

— К разработке технологии изготовления деталей и узлов для автомобиля «КАМАЗ», проектированию и изготовлению асбестовых теплозащитных и нестандартизированных оборудования для Камского комплекса заводчан по производству большегрузных автомобилей были привлечены 40 проектных организаций и заво-

дов Минавтопрома. Так, технологические процессы для основного производства разрабатывали 15 проектных организаций, для вспомогательного производства — три. Координировали их действия Гипроинструмент, Гипроиндустриаль, СКТУ, ЗИЛ и КАМАЗ. Изготовление технологических машин занимались 24 завода. Для испытания в рабочих режимах смонтированного оборудования и выпуска наладочной партии деталей завода Минавтопрома обеспечили наш комплекс отливками и ковками 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 приняли решение внести в условия

социалистического соревнования предприятий, кузнечных, литейных и инструментальных цехов в качестве основного показателя — выполнение заданий по поставкам КАМАЗу запчастей, технологических и комплектующих.

Большую помощь КАМАЗу оказали коллективы объединений АвтоЗИЛ, АвтоГАЗ, АвтоВАЗ, АвтоМАЗ, АвтоМосквич, 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 сотые детали 79 наименований. И сейчас многие коллективы по праву разделяют с нами радость свершения.

Коммунист Г. М. Федосеев — бригадир слесарей-ремонтников автосборочного завода, в камском соревновании добился права участия в сборке первого автомобиля «КАМАЗ». На снимке: Г. М. Федосеев. Фото А. Шакирова.



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, плавышники С. И. ЗЯБЛИЦЕВ, В. А. МАЛЫШЕВ, фрезеровщик А. В. ШМАКОВ.

ПРЕССОВО-РАМНЫЙ ЗАВОД

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

МЕТОВ, токарь П. Г. ЗАХАРОВ, инженер-технолог В. А. ИОВЛЕВА, сварщик Г. А. КАМАРСКИЙ, электромонтер В. И. РАЩУПКИН, бригадир В. Н. РАСПУТИН.

ЗАВОД КОЛЕС

бригадир В. Н. МАЛИЧЕНКО, наладчик В. И. ИЛЬИН, слесари А. И. БАРА-

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.)



Бригада В. Минкина из цеха мостов автоборочного завода выступила инициатором социалистического соревнования «XXV съезду партии — 25 ударных декад!» и с честью несет трудовую вахту, обеспечивая своевременный пуск главного конвейера.

На снимке: члены бригады В. Минкина.

Фото А. Шакирова.

«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 палато. 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 столько еще 50 тысяч. И в этой разнице между «ужем» и «еще» весь путь, который мы прошли от тех дней до сегодняшних, прожигая как-то незаметно быстро.

Наверное, 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 привычку, оглянуться и открывшим признать, как много все-таки сделано!

Мы верили, что так будет. Верили, когда закладывали первый символический камень на территории автокомплекса, когда на месте Нового города стоял решетчатый щит с надписью «Здесь будет построен жилой район». Верили, когда по чужинской земле протянулись стальные ручьи рельс, когда по ним, погромыхивая, пробежал первый трамвай.

Верили и ждали автомобилей — настоящих, «живых», с главного конвейера.

А. ДАНИЛОВ, начальник отдела инженерно-технических кадров.

И нашего труда часть

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

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 литейного завода несколько отставало от темпов сооружения механосборочных производств. И год назад встал вопрос о поставках литья со стороны. Но легко сказать «со стороны». Один вариант не годился по техническим причинам, другой ставил механосборочные производства в условия, значительно отличающиеся от проектных, третий требовал больших денежных затрат. И выход был найден.

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

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

руку с ними работали и заводчане. Парни во главе с Иваном Владимировым строили бытовки, моторные генераторы. Бригада Олега Полякова монтировала оборудование.

Обязательство было выполнено — в четвертом квартале прошедшего года цех начал действовать. Главное — его мощность позволит обеспечить литьем не только установочную партию автомобилей, но и дальнейший его выпуск. А значит, исчезнет напряжение в ходе последующего монтажа оборудования. Сегодня цех уже поставил заводчанам комплекса 46 комплектов цветного литья.

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

И вновь хочется подчеркнуть, что основой всему — люди.

Н. АХМАТШИН, секретарь партбюро корпуса цветного литья.

Слово — участнику сборки Заботясь о качестве

На КАМАЗе я с семьей с 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 площадей заводского 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 прошедшем году обеспечил выпуск более 1 млн. штук плитки пола, это позволило ритмично «накрывать» производственные площади.

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, резчик прессово-рамного завода.

ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

СЕРДЦЕМ С КАМАЗОМ

Вот и настал долгожданный день пуска главного конвейера. День, который навсегда войдет в историю Камского автогиганта. Вместе со строителями, монтажниками, эксплуатационниками не меньшее чувство гордости испытываем и мы, транспортники. Для каждого из нас строительство КАМАЗа навсегда осталось важнейшей вехой биографии. И потому, что были трудности, не сравнимые ни с какими другими, и потому, что есть гордость за наш автогигант, равного которому нет нигде.

Сейчас, кажется, уже ушло в далекое прошлое то время: голая степь, дожди, сплошное бездорожье — только шофер может понять до конца, что это такое — начало начал. На нас лежала обязанность в срок доставить грузы и людей. И чтобы сделать это именно вовремя, водители, проживавшие тогда за 40—50 километров от Челябинска, вставали в 2—3 часа ночи, чтобы успеть на работу. Конечно, таким испытаниям подвергались не одни шоферы, а все, прибывшие в те годы на стройку. Поэтому с осо-

бой гордостью у нас называют имена водителей, заслуживших нелегким трудом награды в первые годы строительства. Орденом «Знак почета». Трудового Красного Знамени, медалью «За трудовую доблесть» награждены Э. К. Ягупов, А. И. Шиянов, И. В. Ашитков, В. В. Гарифуллин, В. И. Алнатов, С. А. Козловский.

С наступлением нового этапа в развитии комплекса — освоением деталей — значительная часть работ по их доставке легла на плечи транспортников. Стали обычными дальние рейсы, требующие особой выдержки, умения, смелости. «Трасой мужества» называли у нас уфимское шоссе длиной в 270 километров. На всем протяжении от Бузульма до Куйбышева там нет ни одного населенного пункта. Зимой эта дорога утопает в снежных заносах. В 1974 году мой товарищ по бригаде С. К. Матусевич, награжденный орденом «Ударник строительства КАМАЗа», при перевозке картера задних мостов в город Сердобск пять суток стоял на трассе, не в состоянии двинуться в путь из-за

разбушевавшегося бурана. Груз был доставлен с небольшой задержкой, но в целостности и сохранности. Подобные испытания выпали на долю почти всех наших ветеранов.

Самоотверженным трудом завоевано транспортниками право участвовать в сборке первого автомобиля. Среди них водители Ф. Ю. Тимергазин, М. М. Штейнер, Н. Н. Соколов, И. С. Рябков, А. П. Канцелярова, слесари А. З. Мансуров, Ю. И. Иванов, грузчик А. Ф. Агафонов, начальник 1-го участка С. П. Трушков.

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

Счастливого пути тебе, «КАМАЗ»! — говорят транспортники.

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

Не думал я в июле 1971 года, когда приехал в Набережные Челны, что попаду в почетную когорту участников выпуска первого автомобиля. Что было тогда? Практически ничего: ни заводов, ни города.

А сегодня — вот они,

Воспитанник

выросшие словно по маговому волшебной палочке корпуса и жилые дома! Вот он, только что сошедший с главного конвейера красавец «КАМАЗ»! Малосельская точка приложимости нашего труда.

кузнечного

По праву могу считать, что воспитан КАМАЗом. На кузнечный завод пришел молодым рабочим, без высоких разрядов, здесь выучился на наладчика, а с ноября прош-

лого года — уже мастер. Из 16 наименований, освоенных цехом, десять на счету моей смены, где тоя задают кузнецы-штамповщики Валентин Рязанов, Юрий Кузькин, Александр Зеленин, Виктор Зубов и наладчик Михаил Баукин, через руки кото-

рого прошла отладка практически всех семи кузнечных линий, действующих на участке. Темпы, взятых в ходе трудовой вахты в честь XXV съезда КПСС, не снижаю.

В. АСТАШОНОВ, мастер кузнечного завода.

Равнение на победителей

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

такелажник Н. А. КНЯЗЕВ, слесари В. С. ТРИШАНОВ, П. И. ВЕРТИКОВ, автокрановщик Г. Н. СУСЛОПАРОВ, токарь Н. П. СОЛОМОНОВ, водители А. С. ТРУБИЦЫН, В. П. ВЕТРЮН, бригадир А. П. КАСЬЯНОВ, наладчик Н. П. ПЕРВУШИН.

УГК

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

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

УГК СТО

инженеры А. А. Вайнбергер, В. И. Певнев, Т. И. Привезенцева, В. В. Аферова, Н. Ф. Орлова.

УПРАВЛЕНИЕ
ОБОРУДОВАНИЯ

бригадир В. В. ДУБОВ, И. М. ШАРОНОВ, слесари В. М. МИХАЙЛЮК.

РЕМСТРОЙТРЕСТ

рабочие-озеленители Л. И. ХАЙРУЛЛИНА, Е. Д. СОЛОВЬЕВА, штукатур-маляр В. И. ДАЛИНОВА, слесари И. М. БОРЗЕНКОВ, плотник А. С. ЛАПКИН, монтажники Р. И. МАХМУТОВ, каменщики А. И. МОРОЗОВ.

УМТС

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

УПРАВЛЕНИЕ СМЕЖНЫХ
ПРОИЗВОДСТВ

ст. техники Е. В. ЦЫБА, ст. инженер Г. И. КУЗНЕЦОВ.



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

Слово — участнику сборки

ЗВАННЕ ОБЯЗЫВАЕТ

При разработке личностного творческого плана на 1975 год я записал пункт: «Выдвигаться 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 пришлось изрядно «пошарить по сусалам» в поисках резервов производства. Подождали, били бакан, но срывали сроки, били бакан, но срывали сроки, били бакан, но срывали сроки.

За счет усовершенствования в организации труда, специализации или точной работы, что, кстати, намечалось в творческом плане, достигнутого опережения сроков исполнения ответственного заказа на 15 дней. К этому следует добавить высокие качественные характеристики изготавливаемого участка нестандартного оборудования, оно шло в дело с первого предъявления. Совместно с мастерами и активистами в основном решена задача по формированию коллектива, увеличилась возможность взаимозаменяемости рабочих — свыше 30 из них овладели смежными специальностями. Программа года была выполнена к 5 декабря. Все вместе взятое и явилось, наверное, той большой закладкой, 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, повышение обязательности. В них основное внимание уделено достижению встречи XXV съезда КПСС, дальнейшему повышению эффективности использования оборудования, качества выпускаемых изделий.

Б. НАЗАРОВ,
начальник участка цеха
изготовления конвейеров РИЗа.

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: «Строющийся 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. В. 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. Стопина.

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

13 декабря 1969 г. Машиностроитель 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. Избрано первое бюро, секретарем которого стал В. Г. Стригунов.

12 апреля 1970 г. Началось строительство 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.

24 июня 1970 г. В Набережных Челнах побывал член Политбюро ЦК КПСС, секретарь ЦК КПСС А. П. Кириленко.

8 сентября 1970 г. Уложен первый кубометр бетона в фундамент РИЗа.

17 февраля 1971 г. Вынут первый ковш грунта на месте Нового города.

25 мая 1971 г. Установлена первая колонна на площадке РИЗа.

1 октября 1971 г. На промышленной базе начали работать два участка цеха нестандартного оборудования РИЗа, изготавливающие механизмы для открывания светозащитных фонарей.

22 июня 1971 г. Бетонщики приняли первые кубометры бетона и приступили к заливке фундаментов на главном конвейере КамАЗа — автоборочном заводе.

29 января 1972 г. Начался монтаж главного корпуса автоборочного завода.

8 января 1973 г. В цехе механизации и автоматизации РИЗа рабочими А. Акиньшиным, А. Морозовым, И. Иванькиным, А. Фалалеевым, А. Киреевым, В. Дедковым произведен монтаж первого станка.

14 марта 1973 г. На РИЗе изготовлена первая деталь — опора задней ресоры «КамАЗа». В этом процессе приняли участие электросварщик А. Молотов, фрезеровщик Г. Афонин, токарь Н. Ягутин, слесари-инструментальщики А. Киреев.

8 февраля 1974 г. В корпусе №1 кузнечного завода выполнен первый фундамент под основное технологическое оборудование. Работа продлена камазовской «гвардией», работающей в СМУ-1 Автозаводострой, — звеном Валерия Долгинского.

4 апреля 1974 г. Бригада коммунистов В. Ваулина смонтировала два первых станка в ремонтно-механическом цехе завода двигателей.

2 сентября 1974 г. Начался монтаж оборудова-

ния на кузнечном заводе. Установлен первый радиально-сверлильный станок. Операцию произвели монтажники Б. Сергеев, Ю. Чуберис, М. Крысенко, А. Данченко, Е. Климов, Ю. Пронин, Н. Сурин, крановщица Г. Князева.

28 ноября 1974 г. На автоборочном заводе начал монтаж главного конвейера КамАЗа.

2 декабря 1974 г. На прессово-рамном заводе начался монтаж технологического оборудования. Прямое на установку и пуска станков было завоевано передовиками производства В. Гладких, Н. Подлесным, Н. Киевским, Н. Доценко.

10 декабря 1974 г. Штампово-механический цех кузнечного завода приступил к изготовлению продукции — штамповой оснастки. Право на изготовление первой продукции завоевали рабочие В. Марасин, С. Петров, Ю. Драгоруев, В. Калашин, В. Колкотин, К. Клинов, В. Конов, В. Волков, С. Щукина.

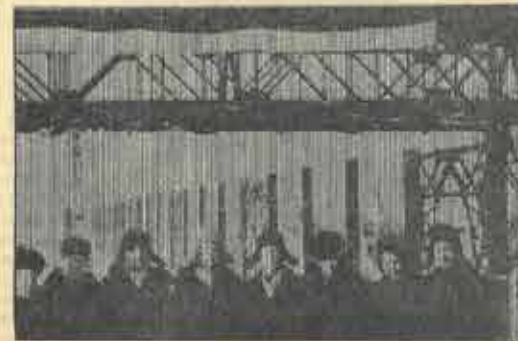
20 августа 1975 г. В формовочном цехе корпуса серого и ковкого чугуна литейного завода начал монтаж первой автоматической формовочной линии. Ведет его бригада Владимира Богомолова из УРЮТО, усиленная комсомольцами — заводчанами из бригады Александра Чудинова.

10 сентября 1975 г. На кузнечном заводе наладчиками В. Дунаевым, Г. Культиевым, кузнецами-штамповщиками В. Малюхиным, Г. Гладких, А. Цыпиным, В. Букатиным произведен выпуск первой поковки — крестовины крданного вала автомобиля «КамАЗ».

19 декабря 1975 г. На прессово-рамном заводе изготовлена первая кабина.

10 января 1976 г. На заводе двигателей собраны два первых силовых агрегата.

Выборка сделана летописцем КамАЗа Н. СКВОРЦОВОЙ.



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



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



Сентябрь 1974 г. Есть первый станок на кузнечном заводе!



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

(Снимки предоставлены центральной кинофотолабораторией КамАЗа).

НАША АФИША

«БАТ'Р»
Большой зал
14—16 февраля «Пропавшая экспедиция» (2 серии). 17—19 февраля «Красная скрипка».

20 февраля «Фронт без флангов» (2 серии). Начало сеансов в 13, 15, 17, 19, 21 ч. двухсерийных — в 14, 17, 20 ч. 14—15 февраля «Рас-

колотое небо». 16—18 февраля «Чрезвычайное происшествие» (2 серии). 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. «АВТОЗАВОДЕЦ». 14—15 февраля «Сто дней после детства».

16—18 февраля «Черный бизнес». 19—20 февраля «Это мы не проходили». Начало сеансов в 11, 13, 15, 17, 19, 21 ч.

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

Редактор В. Л. АРАКЧЕВ.

Типография Камского автозавода.

Заказ № 450

Тираж 12200.

Музей КАМ

9.10.00

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 1200х400 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-

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 тыс. 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 музейных 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. Осипенко 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 строганные 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».



У главного сборочного конвейера уникальная технологически сложная конструкция



Монтаж делали молодые рабочие, получившие опыт работы на ЗИЛе

С МЕСТА СОБЫТИЙ

«Всегда будет первым камазовцем...»

Кирилл СВИРИДОВ. Фото: Виталий ЗУДИН

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

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

— 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 и дальше.

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

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



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

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



гендиректору «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».

Завершала 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 вспоминая первого гендиректора. Для пришедших в этот день состоялась экскурсия, на которой обозначили основные вехи развития компании, а в локации, посвящённой первому гендиректору, акцентировали внимание на важных этапах жизни Льва Васильева.



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

КАК ЭТО БЫЛО

Полвека на фото

Кирилл СВИРИДОВ. Фото: Виталий ЗУДИН

В Картинной 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 Картинной галереей (первая состоялась в 2017 году). Идея рассказывающих об истории «КАМАЗа» экспозиций принадлежит бывшему директору Картинной галереи Петру Кудряшову. На нынешней представлены 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 маем 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 Анютина, «Строители КАМАЗа» Рашида Гилазова, «КамГЭС строится» Махмута Усманова. Украсили выставку также

вымпелы, медали, тарелки с выполненной реальностью, старые выпуски газет.

Посмотрите сами

Торжественное открытие выставки состоялось вечером 5 февраля. На неё пригласили руководителей «КАМАЗа» и администрации Челнов, ветеранов и молодёжь автогиганта.

— Не перестаю восхищаться тем, что сделали камазовцы полвека назад. Они совершили величайший прорыв в отечественном и мировом автомобилестроении, — заявила замгендиректора «КАМАЗа» по управлению персоналом Жанна Халиуллина. — Как сказал мой земляк Михаил Ломоносов: «Народ, не знающий своего прошлого, не имеет будущего». Я прошу вас, челнинцы, рассказывать уникальную историю своего города и завода, бережно хранить и передавать её из поколения в поколение.

— 50 лет назад сошёл первый долгожданный и до сих пор любимый грузовик с конвейера. Но, чтобы это событие случилось, сначала появились первые камазовцы. Приятно сегодня видеть здесь ветеранов, которые трудились до выпуска первого автомобиля. Хочется, чтобы молодёжь помнила о том, что было сделано в те годы, — пожелал председатель Совета ветеранов «КАМАЗа» Александр Коган.

Замруководителя исполкома города Наталия Кропотова отметила: «Мэр



Чёрно-белые фото интересуют и молодёжь



Одинаково интересно было всем

Челнов Наиль 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.

ВАЛЕНТИНКА

Скажут «да»!

Эльвира ГАЛЛЯМОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

День святого Валентина — отличный повод добавить ярких красок в совместные будни. Ведь так хочется порой, чтобы сердечки перед глазами, бабочки в животе, приятные подарочки... А там, может, и свадебку закатить?..

Пока, конечно, не по-настоящему, но порепетировать и помечтать-то можно, верно? Ведь когда, как не в День влюблённых, говорить друг другу заветное «да»?

Именно так праздник планирует провести пара работающих на заводе двигателей студентов РСО Анастасия Маркина и Александр Макаров. На «КАМАЗ» они вместе приезжают уже второй раз подряд из родного Воронежа, где и познакомились три года назад.

— От штаба РСО к Дню Валентина готовят красивый праздник, во время которого все желающие смогут сыграть шутивную свадьбу. И мы решили принять участие, — улыбается Настя. — Готовимся, кстати, серьёзно! Я заказала



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!

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 Фариды Гавазовна и дедушка Ирек Ахатович много лет работают на заводах «КАМАЗа».