

Альберт Михайлович Гильфанов

Раньше в деревнях, знакомясь с новым человеком, спрашивали: «Син кем нэселеннэн буласын?» (с какого роду ты будешь?). И уже человек знал, как будет вести себя с незнакомцем, на что он способен и можно ли на него положиться. В подавляющем большинстве случаев его оценки, исходящие из знания рода, семьи нового знакомого, соответствовали истине. Не зря же наши предки, подбирая своим сыновьям невест, а дочерям- женихов, первым делом узнавали- какого они рода. И, как не странно, намного меньше ошибались, и поэтому мало было и разводов.

Читатели нашего сайта уже знакомы с историей нашего знаменитого земляка-танкиста, прошедшего Великую Отечественную войну от звонка до звонка и представленного к званию Героя Советского Союза Гильфанова Муллаяна Биктимировича. На одном из традиционных праздников автомобилистов в Набережных Челнах, которые проводит Логистическая ассоциация Татарстана, судьба подарила мне встречу с легендарным бригадиром комсомольско-молодежной бригады автотранспортников ПО «КамГЭСэнергострой» времен строительства КАМАЗа и Нижнекамской ГЭС Гильфановым Альбертом Михайловичем. Хотя и раньше наши изредка встречал его, но и не мог даже подумать, что он наш земляк и двоюродный племянник Муллаяна Биктимировича! Словом, оба они Биктимирнекелэр (Биктимировские)- похожи поступками, отношением к соратникам, близким и даже достижениями в жизни. Альберт абый, как и его дядя, начал подъем по жизненной лестнице с самого низа- в неполные 16 лет устроился автослесарем и дорос до лучшего в городе бригадира автотранспортников. Этого нельзя добиться, если ты не учишь, опекаешь, помогаешь своим соратникам и бережешь их. Кстати, и в наградном листке его дяди Муллаяна абый командование особо отмечает высокую боевую выучку его взвода танкистов, выполнявшего сложные задания без потерь личного состава и техники. И Муллаян абый, и Альберт абый награждены орденами Красного Знамени с тем только отличием, что Боевого и Трудового. Позже Альберт абый был удостоен ордена Трудовой Славы. Можно еще провести много параллелей этих мужчин рода Биктимира. Думаю, все эти черты характера, отношения к людям, к жизни, к обществу в них заложены именно Биктимир абый (он родился, рос, женился в с.Бизяки и в 30-е годы переехал в Набережные Челны). В доме этой многочисленной семьи, жившей рядом с городским рынком, всегда находилось место и ночлег для бизякинцев,

приехавших на рынок торговать маслом, творогом, сметаной, калиной и пр.. И дети Биктимира абзый видели отношение своего отца к своим землякам, соседям. Альберт абый говорит, что зимой весь двор был завален мешками калины и прочим товаром- и никогда ничего не пропадало! Биктимир абый был очень авторитетным человеком и в Набережных Челнах: его как уважаемого старейшину назначали судьей на местных сабантуях. Сегодня род Биктимир абзый опять вернулся на сабантуи, но уже в его родном селе Бизяки, где традиционно на конных скачках вручается приз имени его старшего сына Муллаяна.

Правильно говорят старики, что после человека на земле остаются только его дела, слава его рода, по которому и будут воспринимать его внуков и правнуков.

(Р. Калимуллин 2016 год)

















В гостях у родного дяди Муллояна Гильфанова на Украине.



Рәхмәт хаты Благодарственное письмо

Уважаемый

Тильфанов Альберт Михайлович
Поздравляю Вас с Днем строителя!

За 40 лет трудовой деятельности в составе ОАО «Камгэсэнергострой» Вы внесли большой вклад в создание на челнинской земле уникального автозавода и города, современной пригородной сельскохозяйственной зоны и еще многих объектов промышленности и энергетики.

Это были годы невиданного энтузиазма и высокого творческого накала. Ваш 40-летний опыт работы транспортника-строителя дает большие возможности и дальше трудиться на благо нашего города.

Искренне благодарен Вам, ветерану и первопроходцу стройки, за преданность профессии, мастерство, терпение и настойчивость.

Желаю Вам счастья, крепкого здоровья, благополучия и оптимизма!

Генеральный директор
ОАО «Камгэсэнергострой»
А.С. Евдокимов





Благодарственное письмо

**Уважаемый
Гильфанов Альберт Михайлович!**

Примите искренние слова благодарности за многолетний плодотворный труд на благо Республики Татарстан, большой личный вклад в строительную отрасль и в связи с юбилеем — 45-летием со Дня образования ОАО «Камгэсэнергострой»!

Вы выбрали делом своей жизни одну из самых благородных, гуманных и уважаемых профессий, и быть причастным к ней — большая честь и ответственность перед обществом и государством. Созидательный характер Вашего нелегкого труда играет огромную роль для обеспечения жизнедеятельности городов и сел Республики Татарстан и всей России. Ваш труд важен и благороден, результат — зрим и осязаем.

Выражая Вам глубокую признательность за высокий профессионализм, позвольте пожелать Вам дальнейших успехов в работе, реализации новых проектов и достижения профессиональных высот, крепкого здоровья, творческой энергии, большого человеческого счастья и удачи во всех добрых делах. Пусть Вас всегда окружают верные друзья и единомышленники, а в Вашем доме царит атмосфера радости, тепла и гармонии!

Генеральный директор
А.С.Евдокимов

2009 год



Благодарственное письмо

**Уважаемый
Гильфанов Альберт Михайлович!**

В начале 70-х годов на берегу реки Кама развернулась крупнейшая комсомольская стройка двадцатого века. Она собрала в Набережных Челнах самых инициативных, целеустремленных юношей и девушек – энтузиастов и романтиков, чья история – честный и самоотверженный труд, молодой задор и профессионализм, коллективизм и взаимовыручка.

За небывало короткие сроки Ваше поколение первопроходцев сотворило настоящее чудо: выросли прекрасный белокаменный город и корпуса цехов автозавода «КАМАЗ». Приятно, что многие первостроители и сегодня активно трудятся, участвуют в общественной жизни города, в воспитании подрастающего поколения, передавая им свой жизненный опыт и человеческую мудрость. Словом, лозунг первостроителей «Главное, ребята, сердцем не стареть!» не потерял актуальности и в наши дни.

От всей души желаю Вам крепкого здоровья, душевного спокойствия, благополучия и долголетия! Пусть Ваше сердце будет наполнено светом и теплом!

**Генеральный директор
ОАО "Камгэсэнергострой",
Депутат Госсовета РТ
А.С. ЕВДОКИМОВ**

г. Набережные Челны 2011 г.



БЛАГОДАРСТВЕННОЕ ПИСЬМО

Уважаемый
Тильфанов Альберт Марсельевич

Сердечно поздравляем Вас с 35-летием ордена Ленина открытого акционерного общества «Камгэсэнергострой»!

Вам есть чем гордиться. Ведь при Вашем непосредственном участии сооружены Нижнекамская ТЭС, заводы КамАЗа, Картонно-бумажный комбинат, высокоразвитая сельскохозяйственная пригородная зона и много других объектов социального назначения.

Камгэсэнергострою — 35 лет. Оглядываясь на пройденный путь, можно смело сказать, что наш коллектив свое назначение в Закамском регионе оправдал, огромный труд строителей на виду. Все, что предстает сегодня человеческому глазу, на улицах и площадях автограда, на промышленной площадке КамАЗа в сто квадратных километров и далеко окрест — все это творение старательных и неутомимых рук строителей, объединенных под флагом Камгэсэнергостроя. В этом и Ваша огромная заслуга.

В этот праздничный день мы восхищаемся Вашим трудолюбием! Низкий поклон и большое спасибо Вам за все!

Пусть сопутствует удача Вам и Вашей семье, пусть всегда будет над Вами мирное небо.

Генеральный директор
ОАО «Камгэсэнергострой»
В. Н. Ельцов.



44 года – в Камгэсэнергострое

Фамилия этого человека сегодня вписана в историю ПУАТ. На автотранспортном предприятии Камгэсэнергостроя он работает ни много, ни мало 44 года, а 19 июня отпраздновал свое 60-летие.

Альберт Михайлович Гильфанов пришел в автохозяйство в 1965-м году 16-летним мальчишкой. Поначалу работал учеником токаря, предприятие, ставшее родным, проводило его в армию, когда вернулся, сел за руль МАЗа-стеновоза. С тех пор знает на зубок детали всех серий домов, выпускаемых предприятиями стройиндустрии. Удостоен орденов Дружбы народов, Трудового Красного Знамени и медали "За трудовое отличие".

Альберт Михайлович с удовольствием вспоминает весь огромный километраж, который приходилось накручивать колёсами МАЗа в АТХ-6, а затем и КамАЗа – площадки при строительстве всех домов 83-й серии, да и в первые годы строительства Камского автогиганта, когда за сутки стройка укладывала от 5 до 7 тысяч кубов бетона, и это была большая победа не только для строителей, но и для транспортников. Помнит ветеран стройки и 1972-й год, когда два берега Камы связал долгожданный автодорожный мост. Или так называемый монтаж с колёс на строительстве жилых домов 83-й



серии в 52, 54, 56-м комплексах по требованию горкома партии. Челночным методом с колёс Гильфанов и его коллеги перевозили тогда железобетон одним тягачом и тремя прицепами. И это был передовой метод перевозки, ведь, с одной стороны, меньше бился железобетон, с другой, ускорялся монтаж домов и была удобной комплектация изделий. Многие водители жалеют, что сегодня этот метод перевозки канул в лету. Не забыть ему и перевозку железобетона в Тарловку по льду для строительства трёхэтажного дома: в сверхпасных условиях задача была выполнена.

— Это только со стороны ка-

жется, что наш хлеб лёгкий, — говорит юбиляр. — Ох, как нелёгко он, хлеб транспортника. Можно сказать, мы всю жизнь на колёсах провели, нам ранние подъемы и поздние возвращения ни почём. А баранку бы свою и ни с чем не сравнимое чувство движения по дороге ни на что другое и ни за какие коврижки не поменял бы...

Альберт Михайлович благодарен судьбе, что работал рядом с Харисом Сагидуллиным — бывшим директором АТХ-6, и считает его своим первым учителем. Вместе они трудились с 1966-го по 1988-й годы. А Владимира Федоровича Рослякова он с огромным

уважением называет человеком-легендой в Камгэсэнергострое, внесшим большой вклад в транспортное дело.

Очень много работал Альберт Гильфанов с бригадами потоков стройки — так в то время называли бригадиров монтажных участков. Это Виктор Филимонов, Рафис Сабирзянов, Раис Салахов и многие другие... Каждого из них помнит и считает, что ему — транспортнику, выпала огромная честь работать вместе с ними на строительстве жилья.

Не забыть Альберту Михайловичу и внедрение в ПУАТ "федюнинского" метода бригадного подряда, когда его бригада одной из первых начала перевозки по этому методу. На конкурсах по бригадному подряду среди водителей в Воронеже, Запорожье и Днепропетровске наши транспортники были первыми.

— А вообще и дорога короче, и машина надёжнее, если на душе у водителя спокойно, когда дома всё в порядке, когда тебя ждут, — справедливо считает Альберт Михайлович. А семья у него образованная: вместе с супругой Гильфановы вырастили двоих детей, теперь у них уже два внука и внучка. Жизнь продолжается.

А. АЛФЕЕВА

Альберт Михайлович ГИЛЬФАНОВ — ветеран транспортного хозяйства Камгэсэнергостроя, водитель с 46-летним стажем работы в Камгэсстрое, кавалер орденов Дружбы Народов, Трудового Красного Знамени, медали "За трудовое отличие".

— Я пришел в автохозяйство в 1965 году 16-летним парнишкой: поначалу работал учеником токаря, а после армии сел за руль МАЗа — стеновоза. Как не вспомнить огромный километраж, который приходилось накручивать колёсами МАЗа, а затем и КамАЗа-площадки при

Король магистралей

строительстве всех домов 83-й серии, да и в первые годы строительства автогиганта, когда за сутки стройка укладывала от 5 до 7 тысяч кубов бетона! Челночным методом с колёс мы перевозили тогда железобетон одним тягачом и тремя прицепами, и это был передовой метод перевозки, ведь, с одной стороны, меньше бился железобетон, с другой, ускорялся монтаж домов и была удобной комплектация изделий.

Не забыть мне и внедрение в ПУАТ "федюнин-

ского" метода бригадного подряда: на конкурсах по бригадному подряду среди водителей в Воронеже, Запорожье и Днепропетровске наши пуатовцы были первыми.

Не забыть мне и перевозку железобетона в Тарловку по льду для строительства трёхэтажного дома: в сверхпасных условиях задача была выполнена.

Я по праву считаю себя первопроходцем и благодарен судьбе за то, что работал рядом с Харисом Сагидулло-



вичем Набиуллиным, возглавлявшим АТХ-6, с Владимиром Федоровичем Росляковым — человеком-легендой транспортной отрасли, с которым с удовольствием общаюсь и сегодня.

Предан миссии транспортника

Свое 65-летие отмечает на днях кавалер орденов Дружбы народов, Трудового Красного Знамени и медали «За трудовое отличие» Альберт Гильфанов. Автотранспортник с более чем 45-летним стажем работы в системе Камгэсэнергостроя, Альберт Михайлович — один из легендарных бригадиров водителей АТХ-6, внедривших «федюнинский» метод бригадного подряда в ПУАТ. На конкурсах по бригадному подряду среди водителей в Воронеже, Запорожье и Днепропетровске наши транспортники были первыми.

вместе с ними на жилищном строительстве. А вообще, судьбой нашего юбиляра, на мой взгляд, движет призвание созидателя. Юбилей для него — важный рубеж, позволяющий окинуть взглядом пройденный путь. Альберту Михайловичу есть чем гордиться, ведь он вырос в Производственном управлении автотранспорта Камгэсэнергостроя, ставшем его второй семьей, и он предан миссии транспортника.

Альберт Гильфанов и его коллеги перевозили железобетон челночным методом с колес одним тягачом и двумя прицепами. «Это был передовой метод перевозки, — говорит юбиляр, — с одной стороны, меньше бился железобетон, с другой, ускорился монтаж домов и была удобной комплектация изделий. Разве забудешь когда-нибудь монтаж с колес на строительстве жилых домов 83-й серии в 52, 54 и 56 комплексах по требованию горкома партии? Или то время, когда стройка укладывала от 5 до 7 тысяч кубометров бетона? Не забыть и перевозку железобетона в Тарловку по льду для строительства трехэтажного дома: в сверхопасных условиях задача была выполнена».

А в автохозяйство ПУАТ Альберт Михайлович пришел шестнадцатилетним парнишкой в 1965 году. Начиная трудовую биографию с ученика токаря, отслужил в армии и вернулся в родное АТХ, стал водителем МАЗа-стеновоза. Юбиляр благодарен судьбе, что работал рядом с руководителем АТХ-6 Харисом Сагидулловичем Набиуллиным, он называет его своим учителем. Вместе они трудились с 1966 по 1988 годы. А Владимира Федоровича Рослякова Альберт Михайлович называет легендарным транспортником Камгэсэнергостроя, руководившим



ПУАТ в сложные годы строительства КАМАЗа и города.

Много работал он и с известными бригадами монтажных потоков стройки: Виктором Филимоновым, Раисом Салаховым, Рафисом Сабирзяновым, Павлом Комиссаровым, Александром Горшковым и многими другими на строительстве жилья. Каждого из них помнит и считает, что ему выпала огромная честь работать

А в преддверии юбилейного дня рождения хотелось бы пожелать Вам, Альберт Михайлович, крепкого здоровья, долголетия, и оставаться на долгие годы с Вашим оптимистичным ощущением полноты жизни во всех ее проявлениях! Пусть все, что происходит в Вашей судьбе, будет только радостным, дарящим свет и любовь!

Твои люди, ПУАТ

Такой вот характер

Мощная многосетровая "КамАЗ", пятачком рин, брал "высоту" у Камдорстрой. Громыхала за спиной "площадка", пока еще пустая, готовая снова принять многотонный железобетонный груз.

Проходившая завода КПД, погрузочная площадка, и снова вперед, теперь уже в сторону строящегося микрорайона в новом городе, по знаковой до последней конка дорожке номер один.

Сколько переверт Альберт Михайлович Гильфанов девятидесятых за свою жизнь? С 1973 года доставляет их домостроителям. Каждый дом и новый город помнит. А уж дарить-то из них на своем "КамАЗе" с закрытыми глазами может.

По воле судьбы и живет-то он в первом доме первой 83-й серии, построенном на проспекте Мира. Правда, сегодня настроение в семье чемоданное: ждут переезда на новую квартиру. Да и то сказать, Люция уже 6 лет, а сыну Эдуарду — 14. Устали они от тесноты, но не хотели менять школу — трудно адаптироваться ребятишкам в новом коллективе.

А вообще, если смотреть из кабинета, то кажется, что все девятиэтажки он пережил с заводского конвейера на своей машине. Сначала на "МАЗах" работал. Та машина, конечно, потяжелее, как-то жестче была. А когда "КамАЗ" пошел с конвейера,

то и мы и АТХ-6 эти замечательные машины дали.

Сейчас так пришел Гильфанов к машине, уже все ее болезни знает. И запасти его на них нет. Или потому, что завод ридом. А то ведь, порой, и в хипоте что найдешь, или прямо на улице подбираешь. Штучер, к примеру, как-то по дороге в магазин подобрал, а он как раз на его машину подходит.

С домостроителями работает Альберт Михайлович иранет. Он всех именитых бригадиров хорошо помнит. И Сахарова, и Филимонова, и Сабирова, и Комиссарова.

Виктор Филимонов и Раис Сахаров теперь руководят строительным управлением. Комиссаров уже на пенсии. А он так и крутит баранку двадцать третий год подряд. Любит шоферское дело и как-то и не мечтал о другом.

— Характер у меня такой, наверное, гонимый.

А пришел работать Альберт Михайлович Гильфанов в Камгасинстрой сразу после восьмого класса учеником техкарта. И было это в 1965 году. Сам он парень челябинский, до сих пор еще стоит на улице Карла Маркса — последний у Камы, дедушкин дом. Окончил Альберт потом одиннадцать классов и тут уже тринадцать лет ходит (первый, ездит) в помощ-

ника у бригадiera Падетина Григорьевича Семеева.

33 человека в бригаде работают, и ходят они тепперы, железобетон в "Славу", и в Камские Палаты. Очень тяжело, когда с попутным грузом из Нижнекамской мастерской начинаются. На САЗе он машины не из них выводит, везешь на лотке склад, а тут тоже не спешит тебе выжидать. Чуть оторвет — не разгрузишь. И извращенияешься с грузом к гаражу. Все издержки на водителя, а ведь он и так нулевым "накрутил" десятком экзотических и многотонной "дури" за смену.

И главное, никто из организаторов не берет на себя ответственность за этот "шаркан укол". А в накладе — не только. Правда, сейчас полукругом пошла "грозняк" 350-420 выводит в машин. Так ведь и "попалать" за них приходится. Но не зря рейсов за смену сделать надо. Особенно во вторую смену тяжело бывает, да зимой и темнеет рано. Ладно еще, если комплектно детали подадут, а бывает и в которые этажи сначала везешь.

Вот и вспоминаешь первые годы строительства КамАЗа, когда панели со стальной уже грузили, — привыкши на объект готовить стену квартиры. Тогда и равняться было на кого — в московской застройке принимали

домостроителями. Как будто карьеру из собственного опыта на эти площадки водителям принят — найдешь площадку, прораба, тут стелют и открытым тентом, тентом, или, ты мне это прости, или мне еще — что для года нужно будет.

— Просто экзотический мир такой-то.

А вот и домостроитель. Отпуска уже отработаны, и выходящий тут всегда есть, что делать, нужно для подката как такую машину или бездарность пустить?

А вообще, работа выдалась, особенно такая, как Альберт Михайлович Гильфанов, не очень сложная. Просто, если хочешь за руль, ты должен привыкнуть соблюдать и уступать дороге и своим бывшим парням, даже если ты приехал. Подкатом, как считает Гильфанов, надо все время помнить, что машина — источник повышенной опасности, и уважать этого водителя.

Но несмотря на все сложности, работу свою Альберт Михайлович очень любит, потому что характер у него такой.



Настроение в семье Гильфановых сейчас чемоданное — готовятся к переезду на новую квартиру.

НА СПИМКЕ: Альберт Михайлович с женой Марией, дочерью Люцией и сыном Эдуардом.

Қысқасы, иң авыр да бирешмәгән уны транспорт предпритият лективы бүгән да тырымыш ешарға омытыларны ала, таба, ашыкка, ышынғы

2004 елны күлләр авыр ел дип саный. Беренчедән, маймыл елы, икенчедән, кобиса ел бит. Ә мена Альберт Михайлович Гыйльфанов өчен ул — чын мағынасында юбилейлар елы. Быел халал җефете Мария Алексеевна белән пар канатлар булып яшәүләренә 30 ел булды. Аннан күп та үтмәде үзенең 55 яше тулды. Шушы арада гына уллары белән кыленнәренек ситсы туйларын байрам иттеләр. Бу атнада исә "Камгэсэнергострой"ның 40 еллыгы. Альберт Михайлович өчен бу икеләтә байрам, чөнки аның шушы предприятиедә эшләвенә дә 40 ел тула.

Хезмәт төбә — хәзинә

Чаллының 3нче мәктәбснәдә 8нче сыйныфны тәмамлаганнан соң, алга таба укуын давам итсә һөнәр алысы килсә дә, бабасы тәрбиясендә үскән Альбертның моңа мөмкинлеге булмый. 16 яшендә "Камгэсэнергострой"ның транспортны механизацияләү идарәсенең токарлыкка өйрәнчек булып энкә урнаша ул. Урта белемне аңа шактый соңлап, гайләсә булгач, балалары инде мәктәптә укый башлагач кына аду мөмкин була. Аның адым белеми, кинне



төбәсә юлдан эшләгән чакта, дөресен әйткәндә, уку кайтасы да булмый. Армиягә кадәр шуңа эшләгән өч ел Альберт Гыйльфановның хезмәт биографиясенә иң матур сыйыр булып кылды. "1966 елда шакыга беренче күб бетон салган чаклар байрам кебек иде. Бетонны без ремонтлаган машиналар ташыгандыктан, шакы төзелешенә безнең дә өлешбөз керүгә шатланган идек", — дип искә ала Альберт Михайлович зур горурылык белән.

Армиядә хезмәт иткәндә куәтләр машиналарын ыярдан сөгет тутан прасиратиссенә эйленеп кайткач, 1971 елда профер булып эшнә башый. Шуның бире менә 33 ел инде Альберт Михайлович руль артында. "Камгэсэнергострой"ның ул эшләгән идарәсә гема башта Автотранспорт идарәсе, аншары Автотранспорт производствосы идарәсә (ПИАТ) дип үзгәртелә. 1995 елда ПИАТ бетерелгәннан соң А.Гыйльфанов эшләгән автомобильчеләр бригадасын 10нчы автотранспорт предприятиесә составына күчәрәләр. Ләкин бригада һәрвакыт торак төзелешендә эшли. (Бу аңшарда исә бригаданың эш урыны — 5904 йорты.)

Автотранспорт прсдприятиясендә Альберт Михайловичны һәр йортның инди материаллардан төзүен монтажчеләр кебек үз бөлүмә бригадир дип атадылар. Бу турманда әйткәч, ул бер да исә китми гена: "Белеми снә, гомәр бусе монтажчылар белән бергә эшләдек бит, — дип шәһәрнә төзгән күрүнкәле брига-

дирларны санап китте. — Мин хәзәр индә бригадир түгел. Хезмәттәшләрем элекке күнәкләгән гадәт бусеңа гына шулай дөшәләр. Төгә-бу сораулар белән да, кынаш сорап та еш мөрәҗгәтә итәләр, сүземне саныйлар, үземне хөрмәт итәләр. Кирәк чакта автошлюһна башлыгын да алыптырырга туры кыла."

1973 елда 83нче серия торак йортлар тизу башлануға А.Гыйльфанов бригада төзсә шуңа эшли башлай. Бригада Татарстан, күрше Башкортстан шәһәрләренә шул сериядәге йортлар төзсә өчен материаллар ташый. Альберт Михайлович үткән еллар ошанлыгын саный китсәң, чакрымнарны билгеләүче сан ннчә нульдә булып нас минкә. "Төзелештә атымлы метод, бригада позржы, тогарымчан монтаждау кебек яна усулларны башлан безнең бригада санын иде. Тырышып эшләдек, тел адымы булдык, хәтта бнш шәһәр арасында барган ярлыкта да безнең бригада әшнәп чыкты. Мин ул чакта бригадир ярдамчсә, бригаданың профоргы икән, — ди А.Гыйльфанов. — Хезмәтснәң ахыр нәтижәсә — өр-яңа йортларны күрү, бөлсәгез иде, инди куаныч. Мин үзем шәһәрнәң кайсы комплексында, кайчан инди йорт салынуын кышы хатерлим. Шәһәр урамларында йортанда, индишдәге кышнарнымы гажәлчәләрсәң, күлләр танып, исәнләшсәң үтәләр. Мин кансәтәлек кичерсә, яны гажәлчәләрым — безне гомәр шуңында, кешеләр арасында эшләп үткән бит.

Фидларь кысәткә ласкы бәз дә бирелә. Альберт Михайлович дүрт ел рәтсә

— 9-12нче бишьеллыклар ударныгы була. КамАЗның беренче чираты өчен ул 1977 елда "Хезмәттәге багырлыгы өчен" медалә, икенче чираты өчен "Хезмәт Кызыл Байрагы" ордены белән бүләкснә. "1994 елда А.Гыйльфанов ласкы хезмәтә өчен хөкүмәтбәһнә ташын бер югары бүләк — "Хатырлар дуслыгы" орденына ия була. Намуслы хезмәтләре өчен Альберт Михайловичка "КамАЗ төзелешә ударныгы" дигән мактаулы исем бирелгән. Күп санлы Мактау грамоталары, Рахмәт хатлары да шуңа дәлил.

"Мин А.Гыйльфанов белән 1985 елдан бире бергә эшлим. Гомер бус алыштыргысыз профком эгзәсә ул, коллективта әбрүе зур, сүзсәлды. 1986-1991 елларда шәһәр Советы депутаты булды. Тымчә ходымлы, төртнелсә, үрнәк гайлә башлыгы. — дип санап китте 10нчы АТП директоры вахифалары бншаручы П.Фомин. — Чын-чыннан мактауга, данга ләк келсә".

Әлсә мактауларга Альберт Михайловичның футбол жисә катылган кешә булуын да өстисә кыла. Яшь чагында ул автомобильчеләр командасы составында үзсә да уйнаган. Хәзәр исә "КамАЗ" командасының бер гена ушын да калдырмай. Буңа кысәтләрендә балыхка йөрсәгә, бакчада эшлсәгә, гайләсә — хатыны, кызы (улшымн инсә үз гайләсә) белән тәбсәтә кычгылаңа кә итсәгә ярата ул.

Аншары кыш кырыда үзсә төзгән шушы ак каланы ярата ул. Чаллы — аның өчен дөньяның иң каларлы шөмәгы.

Илкы ЗОТФУДИНА.
Автор фотосы.

КАМСКИЕ ЗОРИ

М 42 (3206) 25 31 октября 1998 года

"Крепче за баранку держись, шофер..."

Леонид Егорович ШЧЕГОЛЕВ — водитель автобуса в Челябинске.

Водители, которые работают в АТХ-8, в большинстве своем являются ветеранами коллектива, созданного четверть века назад. Вот мы и решили накануне профессионального праздника провести блиц-опрос среди главных виновников торжества тем, кто по многу лет не выпускает из рук баранку.

Мы задали водителям пять вопросов.

- Каким образом судьба связала вас с ПУАТ?
- Какими качествами, на ваш взгляд, должен обладать водитель?
- Не жалеете ли, что выбрали именно эту профессию?
- Вспомните самый запомнившийся случай в вашей работе.
- Что бы вы пожелали себе накануне профессионального праздника?

Вот что они ответили.

Ан-Терн Мухомович Гильфанов — бригадир водителей.

В ПУАТ я пришел 15 летней паршивой в 1943 году. Сначала работал учеником повара, а после службы в Армии стал водителем. С тех пор с шоферской баранкой не расстаюсь. Двадцать три года на «КамАЗе» и «ПАЗе» заводской эксплуатации на строительных объектах. В 1973 году в заводские вместе с другими водителями заводские совершенно исключили меня из ПАЗов, а «КамАЗ» — нет.

Для водителя, не умеющего читать, писать, считать, водить автомобиль и вести диалог. Если в дороге случится поломка или авария, необходимо помочь в беде, ни в коем случае не проехать мимо. Это и есть культура водителя.

Сначала можно считать водителя дорожным рабочим, а быть водителем — нет.

Однажды под Новый год я из детей из поселка Бульварный в Набережных Челнах. Стояли, как сейчас помню, 30-градусные морозы, автобусы не ехали по дорогам. И с нами случилось непредвиденное — медведь от деревни Яны-Стрельной дошел до города. Машина застряла, актриса, не дойдя до дома, встала с тремя детьми. Сидели, ждали, пока не придет милиция. Сидели, пока не придет милиция. Сидели, пока не придет милиция.

Многие на пенсии на заводском предприятии в Челябинской области. Заверились в отставку и другие. Многие из них живут в Челябинске, но многие все равно доставляют своим пассажирам, особенно в выходные дни.

Рина Свиридовна КАШИАПОВА — водитель автобуса.

Никогда не работала в ПУАТ. В 1972 году поступила на работу в заводской автопарке, работала на «ПАЗе». Позднее перешла на заводской автобус, который водила в АТХ с работы по дому и обратно. Мы — женщины трудимся по двадцать часов, и так приятно бывает, когда услышишь в себе беспроблемного водителя.

Этот праздник для нас происходит в 1978 году, тогда же начался Новый год. В декабре. Во всем Новом городе отключили воду, а в нашем автопарке была вода. Автобусы, которые водили женщины, ездили на работу и в городские районы. В этот день женщины водили автобусы, а мужчины — нет.

Может быть, это связано с тем, что женщины водили автобусы, а мужчины — нет.

Леонид Егорович ШЧЕГОЛЕВ — водитель автобуса.

Когда я пришел в Челябинск, в 1971 году, у меня уже был опыт работы водителем. В 1971 году я был водителем автобуса.

Михаил Петрович БЕЛЫХ — начальник автопарка.

Меня зовут Михаил Петрович. Я родился в 1923 году. В 1973 году я пришел в ПУАТ. В 1973 году я пришел в ПУАТ.

Александр Владимирович МЕЛНИЧУК — бригадир авторемонтных мастерских АТХ-8.

В Челябинск я пришел в 1972 году по комсомольскому путевке из родной Троицкой области. Здесь обучился в Троицком техникуме. После окончания техникума я работал в Челябинске. В 1973 году я пришел в ПУАТ.

Леонид Иванович Колыядов — бригадир бригады комсомольской бригады Металлургов. По итогам работы за 1972 год бригаде Металлургов было присвоено звание лучшей в комсомольской бригаде. После пятилетнего звонка работал на электро-механической станции рядом с РИОМ, выполнял работу по крупногабаритному транспорту. В 80-е годы работал в Монголии на строительстве ТЭЦ, участвовал в строительстве пром-центра Саймак-80 в Москве.

Альберт Михайлович Гильфанов — кавалер ордена Дружбы народов. Бригадир водителей ПУАТ. Более 45 лет проработал на авторемонтном предприятии КамАЗа. Вспоминать сейчас огромный километр, который приходилось прокручивать колесами МАЗа в АТХ-8, а затем и «КамАЗа» — удовольствие при строительстве всех домов 83-й серии, да и в первые годы строительства Камского автозавода, когда за сутки строили укладывали от 5 до 7 тысяч кубов бетона, и это была большая победа не только для строителей, но и для транспортных. Помнит ветеран стройки и 1972-й год, когда два берега Камы связал долгожданный автомобильный мост. Или так называемый монтаж с колес на строительстве жилых домов 83-й серии в 52, 54, 56-м комплексах по требованию горкома партии. Численным методом с колес. Гильфанов и его коллеги перевозили тогда железобетон одним тельфером и тремя прицепами. И это был передовой метод перевозки.

Владимир Федорович Гусев — бригадир бригады комсомольской бригады Металлургов. По итогам работы за 1972 год бригаде Металлургов было присвоено звание лучшей в комсомольской бригаде. После пятилетнего звонка работал на электро-механической станции рядом с РИОМ, выполнял работу по крупногабаритному транспорту. В 80-е годы работал в Монголии на строительстве ТЭЦ, участвовал в строительстве пром-центра Саймак-80 в Москве.

Евгений Петрович Прохоров — бригадир бригады комсомольской бригады Металлургов. По итогам работы за 1972 год бригаде Металлургов было присвоено звание лучшей в комсомольской бригаде. После пятилетнего звонка работал на электро-механической станции рядом с РИОМ, выполнял работу по крупногабаритному транспорту. В 80-е годы работал в Монголии на строительстве ТЭЦ, участвовал в строительстве пром-центра Саймак-80 в Москве.

Рафаил Федорович Марков — бригадир бригады комсомольской бригады Металлургов. По итогам работы за 1972 год бригаде Металлургов было присвоено звание лучшей в комсомольской бригаде. После пятилетнего звонка работал на электро-механической станции рядом с РИОМ, выполнял работу по крупногабаритному транспорту. В 80-е годы работал в Монголии на строительстве ТЭЦ, участвовал в строительстве пром-центра Саймак-80 в Москве.

Раис Назимович Ганиев — заслуженный строитель РД, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат премии Ленинского комсомола, бригадир комсомольско-молодежной бригады по монтажу подкрановых путей Спецстроя, а позднее слесаря-трубоустановщика, депутат Верховного Совета СССР 1979-1984 гг. Бригада Ганиева монтировала подкрановые пути, свертующие подвижные краны для крупноблочного монтажа кровли на автомобильном заводе, вел работы на ГРП и заводе двигателей автогиганта, бригада также прокладывала инженерные коммуникации в промышленности, на объектах пригородной сельхозиндустриальной зоны и второй очереди КАМАЗа.

Раис Назимович Ганиев — заслуженный строитель РД, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат премии Ленинского комсомола, бригадир комсомольско-молодежной бригады по монтажу подкрановых путей Спецстроя, а позднее слесаря-трубоустановщика, депутат Верховного Совета СССР 1979-1984 гг. Бригада Ганиева монтировала подкрановые пути, свертующие подвижные краны для крупноблочного монтажа кровли на автомобильном заводе, вел работы на ГРП и заводе двигателей автогиганта, бригада также прокладывала инженерные коммуникации в промышленности, на объектах пригородной сельхозиндустриальной зоны и второй очереди КАМАЗа.

Раис Назимович Ганиев — заслуженный строитель РД, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат премии Ленинского комсомола, бригадир комсомольско-молодежной бригады по монтажу подкрановых путей Спецстроя, а позднее слесаря-трубоустановщика, депутат Верховного Совета СССР 1979-1984 гг. Бригада Ганиева монтировала подкрановые пути, свертующие подвижные краны для крупноблочного монтажа кровли на автомобильном заводе, вел работы на ГРП и заводе двигателей автогиганта, бригада также прокладывала инженерные коммуникации в промышленности, на объектах пригородной сельхозиндустриальной зоны и второй очереди КАМАЗа.

Раис Назимович Ганиев — заслуженный строитель РД, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат премии Ленинского комсомола, бригадир комсомольско-молодежной бригады по монтажу подкрановых путей Спецстроя, а позднее слесаря-трубоустановщика, депутат Верховного Совета СССР 1979-1984 гг. Бригада Ганиева монтировала подкрановые пути, свертующие подвижные краны для крупноблочного монтажа кровли на автомобильном заводе, вел работы на ГРП и заводе двигателей автогиганта, бригада также прокладывала инженерные коммуникации в промышленности, на объектах пригородной сельхозиндустриальной зоны и второй очереди КАМАЗа.

Раис Назимович Ганиев — заслуженный строитель РД, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат премии Ленинского комсомола, бригадир комсомольско-молодежной бригады по монтажу подкрановых путей Спецстроя, а позднее слесаря-трубоустановщика, депутат Верховного Совета СССР 1979-1984 гг. Бригада Ганиева монтировала подкрановые пути, свертующие подвижные краны для крупноблочного монтажа кровли на автомобильном заводе, вел работы на ГРП и заводе двигателей автогиганта, бригада также прокладывала инженерные коммуникации в промышленности, на объектах пригородной сельхозиндустриальной зоны и второй очереди КАМАЗа.

Раис Назимович Ганиев — заслуженный строитель РД, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат премии Ленинского комсомола, бригадир комсомольско-молодежной бригады по монтажу подкрановых путей Спецстроя, а позднее слесаря-трубоустановщика, депутат Верховного Совета СССР 1979-1984 гг. Бригада Ганиева монтировала подкрановые пути, свертующие подвижные краны для крупноблочного монтажа кровли на автомобильном заводе, вел работы на ГРП и заводе двигателей автогиганта, бригада также прокладывала инженерные коммуникации в промышленности, на объектах пригородной сельхозиндустриальной зоны и второй очереди КАМАЗа.

Раис Назимович Ганиев — заслуженный строитель РД, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат премии Ленинского комсомола, бригадир комсомольско-молодежной бригады по монтажу подкрановых путей Спецстроя, а позднее слесаря-трубоустановщика, депутат Верховного Совета СССР 1979-1984 гг. Бригада Ганиева монтировала подкрановые пути, свертующие подвижные краны для крупноблочного монтажа кровли на автомобильном заводе, вел работы на ГРП и заводе двигателей автогиганта, бригада также прокладывала инженерные коммуникации в промышленности, на объектах пригородной сельхозиндустриальной зоны и второй очереди КАМАЗа.

Раис Назимович Ганиев — заслуженный строитель РД, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат премии Ленинского комсомола, бригадир комсомольско-молодежной бригады по монтажу подкрановых путей Спецстроя, а позднее слесаря-трубоустановщика, депутат Верховного Совета СССР 1979-1984 гг. Бригада Ганиева монтировала подкрановые пути, свертующие подвижные краны для крупноблочного монтажа кровли на автомобильном заводе, вел работы на ГРП и заводе двигателей автогиганта, бригада также прокладывала инженерные коммуникации в промышленности, на объектах пригородной сельхозиндустриальной зоны и второй очереди КАМАЗа.

Раис Назимович Ганиев — заслуженный строитель РД, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат премии Ленинского комсомола, бригадир комсомольско-молодежной бригады по монтажу подкрановых путей Спецстроя, а позднее слесаря-трубоустановщика, депутат Верховного Совета СССР 1979-1984 гг. Бригада Ганиева монтировала подкрановые пути, свертующие подвижные краны для крупноблочного монтажа кровли на автомобильном заводе, вел работы на ГРП и заводе двигателей автогиганта, бригада также прокладывала инженерные коммуникации в промышленности, на объектах пригородной сельхозиндустриальной зоны и второй очереди КАМАЗа.

Раис Назимович Ганиев — заслуженный строитель РД, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лауреат премии Ленинского комсомола, бригадир комсомольско-молодежной бригады по монтажу подкрановых путей Спецстроя, а позднее слесаря-трубоустановщика, депутат Верховного Совета СССР 1979-1984 гг. Бригада Ганиева монтировала подкрановые пути, свертующие подвижные краны для крупноблочного монтажа кровли на автомобильном заводе, вел работы на ГРП и заводе двигателей автогиганта, бригада также прокладывала инженерные коммуникации в промышленности, на объектах пригородной сельхозиндустриальной зоны и второй очереди КАМАЗа.



Альберт Михайлович Гильфанов — кавалер орденов Дружбы народов, Трудового Красного Знамени, медали «За трудовое отличие», бригадир водителей ПУАТ. Более 45 лет проработал на автотранспортном предприятии Камгэсэнергостроя.

Альберт Михайлович с удовольствием вспоминает весь огромный километраж, который приходилось накручивать колёсами МАЗа в АТХ-6, а затем и «КАМАЗа-площадки» при строительстве всех домов 83-й серии, да и, в первые годы строительства Камского автогиганта, когда за сутки стройка укладывала от 5 до 7 тысяч кубов бетона, и это была большая победа не только для строителей, но и для транспортников. Помнит ветеран стройки и 1972-й год, когда два берега Камы связал долгожданный автодорожный мост. Или так называемый монтаж с колёс на строительстве жилых домов 83-й серии в 52, 54, 56-м комплексах по требованию горкома партии. Челночным методом с колёс Гильфанов и его коллеги перевозили тогда железобетон одним тягачом и тремя прицепами. И это был передовой метод перевозки.