



Федор ЛАПШИН
Фото из архивов ОАО КАМАЗ,
автора и фотоагентств

Этот постановочный снимок — один из многих, сделанных еще до пуска конвейера, и потому в кабину набилось сразу пять человек. Обратите внимание на то, как одеты рабочие: ботинки «прощай, молодость», свитера... В цеху явно не жарко!

ИТАР-ТАСС

КАМАЗы лейтенанта Шмидта

— Будем знакомы. Сын лейтенанта Шмидта.
— Кто? — спросил глава города, тараща глаза.
— Сын великого, незабвенного героя лейтенанта Шмидта, — повторил прищелец.
— А вот же товарищ сидит, — сын товарища Шмидта, Николай Шмидт. И председатель в полном расстройстве указал на первого посетителя. В жизни двух жуликов наступило щекотливое мгновение....

И. Ильф, Е. Петров, «Золотой теленок»

У КАМАЗа — юбилей: 35 лет назад, в 1976 году, начался серийный выпуск грузовиков. На заводе хранится экземпляр с порядковым номером 0000001, но действительно ли он первый? Или это такая же вдохновенная фальсификация, как питерский броневик «Враг капитала», с которого якобы выступал Ленин? Броневинок-то, батенька, построен уже после революции! И сколько в действительности было «самых первых» КАМАЗов?

В советские времена ходил анекдот, за который можно было запросто загреметь за решетку. Подходит человек к газетному киоску.

— Правда есть?
— Продана!
— А Советская Россия?
— Продана!
— Что же осталось?
— Труд за три копейки...

Но мы отыскали и Правду, и Известия, и другие советские издания с заметками и статьями, посвященными выпуску первого КАМАЗа. Как тогда писали коллеги-журналисты — теперь уж не напишут!

Открываем Правду: «День 16 февраля 1976 года будет выделен красной строкой в героической летописи Набережных Челнов: впервые многосложный организм комплекса начинает действовать в едином ритме. Осторожны и расчетливы эти первые удары пульса завода-великана...»

Передовица в Социалистической индустрии подписана сразу шестью фамилиями, не считая фотокорреспондента (из них двое однофамильцы — то ли братья, то ли отец и сын). Можете представить, чтобы одну статью писало сразу шесть человек? Ильф и Петров отдыхают!

Но все это пустяки по сравнению с яростной лирикой «звукового журнала» Кругозор (он был квадратным, с гибкими пластинками внутри и дыркой в центре толстых глянцевых страниц: можно было развернуть журнал пластинкой вверх и поставить на проигрыватель).

«Первый грузовик восстал из разъятых котлованов земли, из грохота экскаваторов, шелеста осыпаемого бетона, гула вибраторов. Он возник из вспышек сварочных огней, мороза, бессонных ночей, весенней слякоти, пыльных бурь, авралов, штурмов, стычки мнений, лязга гусениц, рытвин и колдобин. Шлепали по грязи резиновые

сапоги, руки мерзли от прикосновения к застывшему металлу, лица дубели на степных ветрах...» Учитесь, коллеги, писать об автозаводах!

Но — такие были времена, так жила страна, и выпуск первого КАМАЗа был всенародным событием. В горьком отпечатали пять тысяч билетов на церемонию пуска конвейера, а в цеху собралось не меньше двадцати тысяч человек!

Конвейер был пущен 16 февраля в 12 часов пять минут. Опять процитируем Кругозор: «Грузовик вдруг вздрогнул и чуть наклонился. И тотчас все заметили это движение. Под сводом словно бы прокатился вздох облегчения, перешедший в крики: «Ура!», «Давай-давай!», «Шайбу!» Облепив верхотуру, монтажники размахивали касками. Кто-то пустил сверху струю листовок, и она разлетелась рассыпчатым дождем над головами.

Толпа неистовствовала, не давая хода первому грузовику,



Верхний снимок, сделанный В. Родионовым, датирован 16 февраля 1976 г. Но это не так: рабочие позируют для фотографа за несколько дней до настоящего события. На грузовике нет ни надписи, ни номера, ни кузова... Да и вообще он стоял не первым, а вторым! Мы это определили по фотографии из Социалистической индустрии (слева), сделанной до пуска конвейера: обратите внимание на поводок дворника с листом бумаги под ним



На снимке: на главном конвейере Камского автомобильного завода.

токорша Правды Майя Скурихина очень хотела, чтобы фото успело в номер от 16 февраля, и организовала маленькую импровизацию митинга задолго до его начала...

Ионов ошибся в одном: в Правде действительно был напечатан снимок Скурихиной, но уже «идеологически выдержанный», с шестью нулями.

Скурихина была не единственной, кто организовал фотосессию до настоящего события. Изучив разные снимки, мы пришли к выводу, что постановочные кадры делались в течение нескольких дней до митинга!

И не удивительно: во время самого торжества лишь немногие могли пробраться к грузовику. Даже главный конструктор с заместителем не смогли попасть на митинг из-за толпы.

К тому же вспомните тогдашние технологии: снимок надо было проявить, напечатать, передать с курьером, довести до редакции, вставить в макет статьи, отдать в типографию...

Но вот что любопытно: на снимках, сделанных в разные дни, присутствуют одни и те же люди в новеньких фирменных комбинезонах — например, уса-тый рабочий в кепке и с бакенбардами. То он, стоя на кабине, машет флагом, то приветствует коллег, якобы прикручивающих номер к бамперу, то просто приветственно машет рукой. Похоже, завод выделял специальную «группу в полосатых купальниках» для позирования журналистам!

Двойники

Еще не устали от оперативно-разыскных мероприятий? Тогда продолжайте тесты на наблюдательность: на бампере первого экземпляра, который участвовал в митинге (он — в заголовке статьи), отлично виден номер «00-01 тат». Это подтверждают и другие архивные фотографии.

Однако существует снимок грузовика с тем же госномером,

но без белой каемки. Надпись на передке выполнена иначе, буквы «КАМАЗ» не черные, а блестящие... Что это? Еще одна «первая» машина?

А вот еще одна фотография якобы первого КАМАЗа: на его бампере совсем другой госномер: «00-01 кам». И зачем рабочие обтягивают передок матерчатым транспарантом с текстом «Есть 1-ый КАМАЗ», если на облицовке и так существовала надпись?

Наконец, в фотохронике ТАСС нашлись фотографии, сделанные в мае 1976 года в Уфе. У этого экземпляра — все та же трафаретная надпись с номером 0000001, но номер уже не татарский, а башкирский: «29-06 баш». А на цветном слайде отлично видно, что кабина не красная, а голубая. Так сколько же было «первых» КАМАЗов? Ох, много!

В 2001 году редакции газеты Вечерние Челны удалось вновь собрать экипаж легендарной машины — и Валерий Перетолчин

поведал, что когда первый грузовик покинул завод, оставалась масса желающих сфотографироваться на его фоне: «Тогда изобретательные заводчане нашли выход. С помощью трафарета вывели на одном из новеньких КАМАЗов заветную цифру, и к нему не зарастала народная тропа...»

А окончательно прояснили ситуацию воспоминания о первых конструкторах завода Владимире Баруне и Рамиле Азаматове. «КАМАЗы были долгожданным детищем Родины, обладать ими стало делом престижа. Случившиеся вскоре события подтвердили эту мысль: то тут, то там в стране начали появляться новые КАМАЗы с надписью «№0000001». Оказалось, приезжающие на КАМАЗ представители специально просили маляров автозавода сделать такую надпись! Рабочие доставали старый трафарет и с помощью кисти и краски производили на свет новых «детей лейтенанта Шмидта».

После митинга колонна из семи грузовиков, включая первый, отправилась в Москву, на Красную площадь, — поскольку 24 февраля начинался XXV съезд КПСС.

Пять машин шли своим ходом, еще две — по железной дороге, для подстраховки. И не случайно: едва грузовики дошли до Чебоксар, у одного обнаружился дефект литья в двигателе и вытек антифриз. Находчивый водитель вырезал и забил в отверстие деревяшку, с которой машина проделала весь путь до Москвы и обратно!

И вновь загадка: на снимке первого КАМАЗа, идущего по трассе, ясно читается номер «64-40 проба». А как же «00-01 тат»? Не исключено, что номерной знак, с которым машина участвовала в митинге, был бу-тафорским (поскольку машина еще не была зарегистрирована в ГАИ), а потом его заменили на настоящий, заводской.

Любопытнее другое: на серии снимков, сделанных около Кремля, видно, что трафаретная надпись с грузовика с номером «64-40 проба» таинственным образом исчезла!

Есть лишь одна правдоподобная версия: надпись сделали гуашью. А если так, становится понятным и то, как художники смогли мгновенно переправить пять нулей на шесть, и то, почему исчезла надпись. Она стерлась после первой же мойки...

Первый или нет?

Дальнейшая судьба первого КАМАЗа туманна. Валерий Перетолчин утверждал, что он месяц пробыл в Москве, а затем вернулся на завод в качестве экспоната, откуда лишь однажды отлучался на уборочную. Однако журнал За рулем в 1976 году сообщал, что первый КАМАЗ тру-



Хорошо видно, что вначале в порядковом номере было не шесть нулей, а пять!



А вот это — явная постановка: кисточка даже не запачкана краской



Грузовик с номером «00-01 кам» — типичный «сын лейтенанта Шмидта»



Это тоже двойник, что видно по ряду деталей. Смущает только дата, 15 февраля (слева на табло). Значит, «дубликат» изготовили одновременно с «оригиналом»?



Снимок двойника с башкирским номером и голубой кабиной сделан в Уфе 14 мая 1976 года. Художник давнего журнала За рулем «исправил ошибку»: перерисовав именно этот грузовик (что видно по номеру), сделал его кабину красной



Первый КАМАЗ с номером «64-40 проба» — скорее всего, по пути в Москву



А вот этот же грузовик (крайний справа) стоит на Красной площади. Но куда делась надпись на его передке? Похоже, смылась!

дится в одном из автохозяйств Казани. А машина, что хранится сейчас на заводе, по официальной версии, работала в Башкирии.

Имеет ли она хоть какое-то отношение к первой партии? Ведь у нее кабина нового образца — с дефлекторами на углах, другими зеркалами и индексом «5320» на пластиковых табличках (у первых экземпляров цифры индекса были объемными). Надпись на передке выполнена иным шрифтом, а в заветном номере вновь пять нулей, причем после последнего до недавнего времени стояла точка, которой не было у оригинала. Да и кузов с тентом явно новые. Значит, это, выражаясь языком реставраторов, «новодел»?

Недавно, во время очередной командировки на КАМАЗ, я попросил заводчан сводить меня к этой машине (она хранится на площадке научно-технического центра). Грузовик с откинутой кабиной нашелся около цеха: женщины-малыры перекрашивали его — видимо, в преддверии грядущего юбилея. Я сразу же полез под кузов: у КАМАЗов серийный номер выбивается справа на раме, у задних колес. Но цифры были неразличимы под многолетними слоями краски.

И тут я увидел шлифовальную машинку, лежавшую на асфальте около грузовика. А что, если?

«Можете шлифануть раму вот в этом месте? Потом снова закрасите. Очень надо», — попросил я одну из женщин. Та заворчала: мол, ходят тут всякие, работать мешают. Но в две секунды — вжжик! — отшлифовала нужный участок рамы до голого металла. Даже так номер еле читался, я ощупывал стертые цифры пальцами, как слепые шрифт Брайля...

Но последние цифры удалось различить — «001», и провожатый с завода подтвердил: да, в

конце точно единица. Зато табличка на двигателе отлично сохранилась: порядковый номер мотора заканчивается на «003». Я чуть не заорал от радости: это действительно первый грузовик, хотя уже «модернизированный» до неузнаваемости! Что касается «родной» кабины, то, по одной из версий, она прожавела, по другой — ее разбила в аварии.

Впрочем, все это уже не важно. Грустно, что нынешние КАМАЗы, по большому счету, не сильно отличаются от прародителя, созданного больше сорока лет назад. И что бы сказал автор давней статьи в Кругозоре, фронтовик-артиллерист, если бы узнал, что через 35 лет завод начнет выпуск немецких грузовиков?

Кстати, о немцах: когда статья уже была готова, мне удалось попасть в архив компании Daimler. Там я отыскал документ с пометкой «Строго конфиденциально», о котором не слышали ни я, ни нынешние представители Даймлера!

Оказывается, в 1970 году, когда КАМАЗ только строился, на нем предполагалось выпускать... Мерседесы — аж по 150 тысяч грузовиков в год. Уже были готовы технические требования к «трехосному грузовику Mercedes для СССР», восемь машин отправившись в нашу страну (как писали немецкие газеты — «на испытания для политбюро»), западная пресса публиковала карикатуры, где мерседесовские звезды восходят над Кремлем и висят на груди у Брежнева.

Но проект вскоре был свернут. Не потому ли, что наши специалисты уже получили от Мерседеса все необходимое, чтобы использовать при создании тех КАМАЗов, которые пошли с конвейера?

А теперь — «все в жизни возвращается на круги своя...» Похоже, пройдет несколько лет — и КАМАЗы, оснащенные мерседесовскими кабинами и агрегатами, будут неотличимы от нынешних Мерседесов! И что с этим делать — радоваться или грустить, — непонятно.



Так первый КАМАЗ выглядел до недавнего времени. Сейчас его перекрасили в очередной раз, убрав цифры «1976». Но нули в номере на передке по-прежнему пять