



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА ПАО «КАМАЗ»

№ 4 (3898)  
16 февраля 2018 г.

# ВЕСТИ КАМАЗА

БИЛЕТ В «КАФЕТЕРИЙ»:  
НА ЧТО КАМАЗОВЦЫ  
ПОТРАТИЛИ КОМПЕНСАЦИЮ  
В 14,5 МЛН РУБЛЕЙ

6

ПРОЧИТАЛ — ПОДАРИ  
ЗАВОДУ: ДАРЫ ПРИНИМАЕТ  
КУЗНЕЧНЫЙ

7

К 50-ЛЕТИЮ  
«КАМАЗА»



ЭКСКЛЮЗИВ: Лев Борисович  
Васильев, первый  
камазовский «генерал»,  
ответил на вопрос «ВК»,  
какую дату он считает  
днём рождения «КАМАЗа»

4-5

## К 42-ЛЕТИЮ ПЕРВОГО КАМАЗА



«ВК» РЕШИЛИ ОСВЕЖИТЬ ИСТОРИЮ ГРУЗОВИКА ПОД № 0000001  
С ПОМОЩЬЮ ЕГО ВОДИТЕЛЯ, КОТОРОМУ УЖЕ 74, И УЗНАЛИ, КАКОЙ  
АВТОМОБИЛЬ ИЗ НОВОГО СЕМЕЙСТВА ВСТАЛ НА КОНВЕЙЕР АККУРАТ  
В ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ КАМСКОГО ПЕРВЕНЦА

2-3

УЛИЧНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ GSFO/GSFNO	УЛИЧНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ GSLO/GSLNO	ОФИСНЫЙ СВЕТИЛЬНИК GSA

ИЧелны. Цветочный б-р. д. 23/11 «В»  
8 (8552) 54-37-96, 8-917-260-72-82  
EAC TC № RU Д-РАJAL32B 02236

Смотрите телепрограмму

На телеканале  
«РЕН-ТВ Наб.Челны» —  
в пятницу в 19.15  
(повтор в понедельник  
в 7.15)

На 5 канале (СТВ) —  
каждую пятницу в 19.20.

На «Челны-ТВ»  
(Татарстан-24) —  
в понедельник и четверг  
в 18.00

ВЕСТИ  
КАМАЗА

5

РЕН

24

ПОЯВИЛИСЬ СТЕЛЛАЖИ,  
ВОЗДУХОВОДЫ  
И ПРИВЕЗЛИ «ДЮРР»:

5



продолжаем следить за стройкой  
нового завода каркасов кабин

РЕДКОЕ ЗРЕЛИЩЕ ДЛЯ НАШЕГО  
ВРЕМЕНИ — ИСКРЕННЕ  
УВЛЕЧЁННЫЕ МАЛЬЧИШКИ:

6



как использовали профориен-  
тационный камазовский грант

РАДИ ЭТОГО РАБОТНИКИ ПРЗ  
ДАЖЕ НЕДОСЫПАЛИ,

8



или На что им помог заработать  
Валентин

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99



## НОВШЕСТВА

## Подарок на колёсах

Накануне дня рождения АвЗ на заводе собрали ещё одну модель нового семейства автомобилей.

Трёхосный седельный тягач КАМАЗ-65209 впервые был представлен на выставке «Комтранс-2017». Новый автомобиль имеет колёсную формулу 6х2 и заднюю подъёмную ось, которая позволяет экономить топливо при езде без груза или без полуприцепа.

Особых затруднений сборка модели не вызвала, так как в ней заложены те же конструкторские решения, что и в других автомобилях нового модельного ряда. Кабина у новинки такая же, как и флагмана 5490 — высокая двуспальная, шасси длиннобазовое,

как у 65206. А подъёмная ось, которая также нужна для равномерного распределения нагрузки по среднему мосту, впервые использовалась на модели 65208.

Схема сборки автомобиля почти полностью соответствует сборке предшественника КАМАЗа-65206, с единственным отличием: установка подъёмной оси происходит на отдельной площадке.

Первый автомобиль новой модели был собран на АвЗ в начале февраля. В этом месяце в ТФК «КАМАЗ» будет передано семь таких машин.



Новая модель выглядит так же, как и флагман семейства 5490

У этого седельного тягача есть неоспоримое преимущество — подъёмная ось

## КОРОТКО

Сегодня на АвЗ празднуют день рождения завода. Будут концерт, воспоминания и поздравления с новыми победами.

## ТЕРРИТОРИЯ ЛИН

## Регламент один — проекты разные

Сессий стратегического развития на литейном заводе стало больше. С этого года мозговые штурмы на предприятии проводятся раз в неделю поочередно в каждом производственном корпусе.

Расширился и диапазон участников: теперь к руководителям высшего и среднего звеньев управления присоединились мастера и начальники бюро. Таким образом на заводе надеются увеличить количество устранённых потерь, мешающих эффективности работы.

Регламент у всех одинаков: групповое обсуждение наиболее острых проблем, разработка решений, а по мере появления результатов — отчёт

о проделанной работе. Причём, по замыслу руководства, тематику проектов участники сессий определяют самостоятельно. По такому сценарию уже отработали производства чугуно-го и цветного литья, на днях работа развернётся в стальном корпусе. А дальше настанет черёд ЦТСЛ и ПЛО.

Заводская сессия стратегического развития теперь будет проводиться раз в квартал.

## АКТУАЛЬНО

## Как меняется конвейер

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН, Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

С нового года на АвЗ произошла перезагрузка главных сборочных конвейеров. В цехе сборки автомобилей теперь собирают только КАМАЗы перспективного модельного ряда, а в цехе сборки оригинальных автомобилей все остальные большегрузы. О первых результатах перебалансировки «ВК» рассказал заместитель главного технолога АвЗ по сопровождению производства Наиль Замалиев.

— Наиль Гинаилович, сколько автомобилей нового модельного ряда планируется собрать в этом году?

— По бизнес-плану это 10 тыс. машин девяти моделей. Но если спрос на рынке будет увеличен, а предпосылки к этому есть, то и загрузка будет выше. Сейчас ГСК-2 работает в одну смену, ГСК-1 — в две, но на первой нитке при повышенной загрузке собираются уже обкатанные модели. При этом доля новых моделей будет расти, так что загрузка постепенно сравняется.

— Как изменились другие показатели работы?

— Перебалансировка загрузки — один из инструментов повышения качества. Флагман «КАМАЗа» должен успешно конкурировать с большегрузами мирового уровня. На эту цель теперь работают логистика поставок и организация сборочного процесса.

На ГСК-2 стало заметно светлее, просторнее, ведь теперь сюда поставляется только номенклатура перспективного семейства автомобилей. Комплектующие не выходят за границы закреплённых зон, а значит, путь слесаря МСР от машины до комплектующих стал короче,

да и найти нужный узел теперь намного проще. Цех сборки автомобилей сейчас трудится без лишней суеты.

Постоянная установка ряда определённых деталей на машины одного модельного ряда способствует отработке технических навыков до автоматизма. А это приводит к повышению качества сборки. Расчёты подтвердили: показатели качества, коэффициент дефектности (АРА) и количество дефектов на один автомобиль (DVP) по сравнению с прошлым годом значительно улучшились.

— Такая схема работы — новый шаг к КАМАЗу поколения К5. Что ещё будет сделано в этом году?

— Большой объём работ ждёт конвейер сборки автомобилей перспективного модельного ряда. Там увеличится количество позиций, в конце года будет смонтирована камера для испытания кабины на герметичность. Параллельно будет вестись оснащение манипуляторами, испытательными стендами, для особо ответственных соединений будут установлены электронные системы с

фиксированным моментом затяжки.

Большой спектр работ намечается в цехе комплектации и сдачи автомобилей на финишной обработке и проверке — End of line. Там появятся новые стенды проверки тормозных систем, регулировки света, электронных систем, радаров. Большая часть работ будет производиться без остановок производства.

А вот систему подъёма колёсных стоек планируется смонтировать во время летнего отпуска. Она необходима для установки в режиме конвейера колёс большого диаметра. Пока мы вынуждены ставить временные, технические колёса, на которых машины сходят с ГСК-2, а потом производить замену. Этот порядок работы влечёт за собой потери времени, высокую трудоёмкость.

Сейчас техзадания уже переданы исполнителям, ведётся согласование деталей. Новые стенды, инструменты, системы программирования поступят на предприятие к концу года. Они изменят как сам конвейер, так и темп работы.



Наиль Замалиев: «Правильность расчётов подтвердили январские итоги работы»

На ГСК-2 сейчас собирают только машины нового модельного ряда

После изменения логистических потоков на конвейере стало гораздо светлее



## КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

## Доверяй, но проверяй

Кирилл СВИРИДОВ. Фото: Виталий ЗУДИН

На заводе двигателей есть небольшая лаборатория, которая проверяет точность станков и по заданию руководства завода производит модернизацию испытательных стендов раздаточных коробок.



Модернизация позволила сэкономить на покупке новых стендов, а также повысить качество выпускаемой продукции

Во время запуска на предыдущих моделях стендов были серьёзные трудности — раздаточные коробки и сами стенды не выдерживали нагрузок, однако проблемы удалось устранить. Модернизированные стенды, собранные из старого оборудования, теперь стали универсальными: при необходимости под раздаточную коробку ставится подушка (специальная подставка), это позволяет испытывать разные модели, рассказывает слесарь-ремонтник лаборатории технической точности цеха 544 Борис Стяжкин. При испытании проверяются все функции раздаточной коробки: давление масла, шум, работа на разных режимах, но перед этим лаборатория точности производит выставочные работы.



ИСТОРИЯ С ФОТОГРАФИЕЙ

# Пусть КАМАЗов будет больше!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Фотография с молодым человеком за рулём первого КАМАЗа 16 февраля 1976 года облетела все издания Советского Союза. Рядом с водителем-испытателем Управления главного конструктора Валерием Перетолчиным были представитель «Камгэсэнергостроя» Рафис Сабирзянов и «Минмонтажспецстроя» — Дмитрий Загребельный. И если соседи по кабине просто позировали перед телекамерами, камазовцу в атмосфере всеобщей эйфории нужно было держать ситуацию под контролем.

11 февраля мы поздравили Валерия Васильевича с 74-летием и попросили вспомнить, как это было. Впервые за руль прототипа

большегруза Валерий сел весной 1973 года на полигоне научно-исследовательского центра по испытаниям и доводке автотех-



Водитель камского первенца Валерий Перетолчин



Первый КАМАЗ бережно хранится по сей день

ники. Машину, собранную по чертежам конструкторов на ЗИЛе, обкатывали по специальной программе на участках с разными видами грунта. Самыми продолжительными были ресурсные испытания — на машине нужно было преодолеть 250 тысяч километров.

Валерий испытывал автомобиль со знанием дела, к тому времени у него был водительский стаж 12 лет. Да и судьба по стране побросала — долгое время жил в Якутии, потом на Кавказе, служил в Карелии, так что представления о дорогах Союза имел.

В 1974 году команда испытателей вместе с конструкторами перебралась

в Набережные Челны. На РИЗе был организован экспериментальный цех УГК, где по утверждённым чертежам был собран первый КАМАЗ, собранный на камской земле.

Новенькие большегрузы отправляли на лабораторные работы и конструктивные испытания. Водители наматывали километры по дороге в Боровецкий лес, фиксировали показания датчиков, проверяли управляемость и устойчивость автомобиля. И радовались за коллег: КАМАЗ был намного удобнее многих своих предшественников — тёплая кабина, эргономичное кресло, надёжные тормоза. Мечта, а не машина!

Среди ветеранов ходит байка о том, что заруль знаменитого КАМАЗа № 0000001 Валерий Перетолчин попал благодаря своей фотогеничности. Но почётное право оказалось ещё и очень ответственным делом. Чтобы управлять машиной в переполненном цехе под фанфары и несмолкающие крики и аплодисменты, нужно иметь стальные нервы, ведь в порыве восторга некоторые рабочие буквально лезли под колёса. Не поддаваться общему настроению было невозможно — сердце Валерия переполняло радость и гордость, он понимал, что выводит на дороги страны машину нового класса, и мысленно желал ей успеха.

Вскоре КАМАЗы отпраздновали свой первый дальний поход: подарок XXV съезду КПСС ждали на Красной площади в Москве. Через пять лет Перетолчин сводил с конвейера первый полноприводный вездеход 43105 во время запуска второй очереди, позже участвовал в передаче 1500 грузовиков афганскому народу, помогал чехословакам осваивать и эксплуатировать краны «Галич» на камазовском шасси... Дорог было много, но главная осталась та, в несколько десятков метров от конвейера до подиума. И пожелание осталось прежним — пусть КАМАЗов на дорогах страны будет больше!

Реклама

## 7 «за» покупку квартиры в «Притяжении»

Новой страницей в градостроительной истории Набережных Челнов станет освоение Орловского поля. Здесь на 70 га появится не просто жилой квартал, а целый центр городской жизни «Притяжение», который объединит старую и новую части автограда. Работы на объекте уже стартовали, как и продажа квартир. Мы оценили проект компании «Талан» по семи параметрам, которые особенно важны при выборе жилья.

**Т.**  
талан



**Место.** «Притяжение» строится в географическом центре Набережных Челнов. Это новый район с развитой инфраструктурой и грамотно продуманными градостроительными решениями. Кстати, по территории района протекает река, а значит, у жителей будет своя благоустроенная набережная, что также заложено в проекте.



**Транспортная доступность.** «Притяжение» логично впишется в транспортную систему Набережных Челнов благодаря продуманной схеме внутриквартальных дорог, а также продолжению Московского проспекта, которое уже спроектировано.



**Безопасность.** Двор без машин — один из главных принципов застройщика. В таком дворе можно будет по-настоящему расслабиться, отдохнуть, поиграть с детьми и пообщаться с соседями в уютной и, что немаловажно, безопасной обстановке.



**Бонусы.** «Талан» предусмотрел скидку для сотрудников градообразующего предприятия ПАО «КАМАЗ» — 1000 рублей за квадратный метр.



**Комфорт.** Для комфорта жителей на цокольном этаже домов будут организованы кладовые помещения. На первых этажах будут предусмотрены просторные помещения для консьержа или хранения колясок. Бесшумный скоростной лифт за считанные секунды доставит на нужный этаж, а понятная навигация проводит гостей до квартиры.



**Стиль и красота.** «Притяжение» — это современная выразительная архитектура и интересные фасадные решения. Это снаружи — просторные холлы, выполненные по индивидуальному дизайн-проекту.



**Качество и цена.** Квартира в «Притяжении» — это соотношение высокого качества строительных работ и оптимальной цены, возможность приобрести жилье в рассрочку (причем беспроцентную!) от компании «Талан» или в ипотеку в банках-партнерах. А вариант покупки квартиры по системе «трейд-ин» (оплата вторичным жильем) делает сделку максимально быстрой и удобной.

# 919-919

ООО «ТАЛАН-НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ», 423816, РТ, г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ, ПРОСПЕКТ СЮЮМБИКЕ, Д.67, КОРПУС Б, ПОМЕЩЕНИЕ 1006., ОГРН 1141650010226, ПРОЕКТНЫЕ ДЕКЛАРАЦИИ НА САЙТЕ ТАЛАН-ЧЕЛНЫ.РФ



К 50-ЛЕТИЮ «КАМАЗА»

# Лев Васильев: «КАМАЗ строили для жизни»

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ

Когда мы спросили первого генерального директора Льва Борисовича Васильева, какую дату он считает днём рождения «КАМАЗа», он не задумываясь ответил: «Конечно, день выпуска первого автомобиля!» Наш патриарх прекрасно помнит во всех деталях свою почти 12-летнюю «командировку» в Челны. Встреча в Москве продолжалась больше двух часов. Самые интересные моменты — для читателей «Вестей КАМАЗа».

## «Восторга не испытал»

— Лев Борисович, совсем немного остаётся «КАМАЗу» до 50-летия. О чём вы вспоминаете из биографии автогиганта? Что, может быть, хотели бы рассказать нынешним поколениям камазовцев?

— Главное, что задача построить комплекс заводов на 150 тысяч автомобилей и 250 тысяч двигателей в год была выполнена в невероятно короткие сроки. Когда биография известна, написана, к ней трудно что-либо добавить, тем более — пытаться что-то исправить. Хотя... Как-то попалась мне на глаза книжица, где рассказывалось о строительстве «КАМАЗа». Два фото, Беляев и Батенчук — всё. И мелким шрифтом упомянут Минавтопром СССР. От незнания ли, от непонимания? Ведь именно это министерство было главным во всей этой истории. 4 млрд рублей, по тем временам, колоссальная сумма, было выделено на строительство «КАМАЗа» и частично — города, жилого фонда, 900 млн долларов для обеспечения производства самым современным технологическим оборудованием.

— А как вообще родилась цифра «150 тысяч»?

— Вопросы решались на самом высоком уровне. Исследованиями и проблемами отрасли занимался НИИавтопром, весь проект был за ним.

— Как начался «КАМАЗ» лично для вас?

— Когда речь зашла о строительстве, я был замминистра автомобильной промышленности по внешнеэкономическим связям. Министр (А.М. Тарасов — О.Ж.) сказал мне: вот, есть проблема: грузовики нужны позарез. Несмотря на то, что 180 тысяч делал ЗиЛ, были УАЗ и ГАЗ, этого всё равно не хватало. И он сразу сделал мне предложение, сказав: «Надо строить завод. Ты подумай». Восторга я не испытал, стал приводить аргументы — я же коренной москвич, на АЗЛК к тому времени 22 года проработал, из них пять лет — директором. Потом начались вызовы в

## «КАМАЗ» люди строили для жизни, ресурс жизненных сил в него заложен колоссальный.

ЦК. Завотделом машиностроения Василий Семёнович Фролов прекрасный был человек, деловой и порядочный, моё уважение к нему было очень велико. Отказать ему я не мог: если, говорю, вы настаиваете... Фролов позвонил первому секретарю Татарского обкома КПСС Фикряту Ахмеджановичу Табееву — и уже на следующий день я был в Казани. Потом на самолёте У-2 — в Челны, площадку посмотреть, о чём речь идёт. Вижу — чистое поле, два козла бегают, две тростины растут — тьмутака какая-то, и здесь должен был быть построен завод! Контуры проясняться стали, когда начались земляные работы.

## Прекрасные были люди

— Вам пришлось работать с самыми разными людьми, руководителями. Что сохранили о них в памяти?

— Нельзя не сказать о роли в строительстве «КАМАЗа» Алексея Николаевича Косыгина. Это он, будучи Председателем Совета Министров СССР, в 1969-м подписывал Постановление от 14 августа о начале строительства «КАМАЗа» и постоянно следил за развитием завода, всегда находил время для обсуждения вопросов по «КАМАЗу», даже как-то в Кисловодске была такая встреча, где он проводил отпуск. На стройку приезжал в конце декабря 1971 года. Всякий мой приезд в Москву меня встречал и сопровождал его помощник. Крупный инженер-строитель был Иванцов (впоследствии ушёл в Минэнерго). Его предложение — строить столбчатые фундаменты из бетонных блоков, опираясь на бетонные сваи — думаю, сократило нам время строительства года на полтора, если не два.

— А те, с кем непосредственно работали на «КАМАЗе»?



16 февраля 1976 года. Генеральный директор представляет результат напряжённой работы — первый камский грузовик



За первые 10 лет работы «КАМАЗ» оправдал все капвложения государства по строительству



«Мы строим КАМАЗ» — это одновременное строительство «три в одном»: города, завода и автомобиля

— Мои замы, инженеры — прекрасные были люди. Многих уже нет, к сожалению. «Мой человек» был Алексей Павлович Суббота, которого я из Токмака пригласил директором кузнечного завода, заместитель по капитальному строительству Виктор Васильевич Перцев. Как не назвать секретаря парткома Аркадия Андреевича Родыгина, отличного организатора, требовательного и человеческого, как не вспомнить Ильдуса Борисовича Закирянова, первого пред-

седателя профкома. А первый начальник пресового производства (позже — директор ПРЗ) Валерий Николаевич Соколов, директор РИЗа Юрий Григорьевич Кузнецов, Николай Бех, совсем молодым, в 34 года возглавлявший литейный завод? Краковский — блестящий специалист с точки зрения литейного производства, умница. Володя Азаров — прекрасный технолог, с большой буквы. Владимир Иванович Щербakov — мой зам по экономике, из категории замов,



Лев Борисович Васильев: «За событиями на «КАМАЗе» слежу по сей день»

к которым нет вопросов. Он, правда, позже пришёл, потом был председателем Совета директоров «Автотора». У меня были замечательные помощники Валентина Новикова и Вячеслав Панфилов. До сих пор приезжает ко мне Геркен, который занимался жилищным строительством. Эти люди создавали ядро коллектива. С теми, кто в Москве, по сей день поддерживаю связь. Назвал бы ещё очень многих: коллектив сложился отличный. Уже за первые 10 лет работы «КАМАЗ» оправдал все капвложения государства по строительству.

— Тогда выпускалось всего четыре модели...

— Да. Это сейчас — «давай машину такую, давай такую». Мы делали просто КАМАЗы.

## Почему не приехал Брежнев?

— Лев Борисович, а почему Брежнев лично не приехал на «КАМАЗ», когда пошли первые автомобили?

— Нет, зачем же? Кириленко (член Политбюро, секретарь ЦК КПСС — О.Ж.) был уполномочен, приезжал достаточно часто. Помню эпизод: летел он как-то в Челны вместе с Непорожним (министр энергетики СССР — О.Ж.). Какой у них за время полёта разговор был, не ведаю, но Кириленко сразу по приезде ко мне: как дела? Строим потихоньку, говорю, Андрей Павлович. «А ты, говорят, всё критикуешь?» — «Увидите сами всё», — отвечаю. Приехали на завод двигателей. А получилось так, что когда начали его оснащать по проекту, оказалось, не хватает 200 тыс. кв. м площадей — были вынуждены достраивать, хотя уже шёл монтаж оборудования. Вот и пришли мы с Кириленко буквально к обрзу — бетонных полов с оборудованием. Дальше — земля. Вот, говорю, тут достраиваем. Фоменко (начальник ПО «Камгэсэнергострой» — О.Ж.) попытался что-то проговорить — секретарь ЦК его оборвал, и я понял,

что разряд в мой адрес по поводу «критикуете» кончился. Уезжая, он поддержал: дело идёт в нужном направлении.

## Уникальный проект

— Проект «КАМАЗа» ориентировался на зарубежные производства?

— По закупке технологического оборудования — конечно. На самое передовое, и смело можно говорить, что оно прошло проверку временем. Закупками занималось Министерство внешней торговли СССР, огромная работа была под руководством Николая Семёновича Патоличева, профессионала и человека высокой культуры.

— А именно как комплекс заводов?

— Нет, это был совершенно уникальный проект, вся конструкция — разработка Минавтопрома. Очень много было оригинального. Фундаменты, например — заслуга Минмонтажспецстроя, умница был министр Борис Владимирович Бакин. Изумительная, настолько она ускорила все процессы, его идея — созданная линия по производству перекрытий: когда ставили колонны площадью 48 кв. м, под них изготовлялись перекрытия — не пустые, а целые конструкции с воздуховодами, вентиляцией и прочими необходимыми для жизнеобеспечения завода элементами. Попробовали бы всё это туда вставить постфактум!

## Где провинция?

— У вас были сомнения, что первые машины в 1976 году могут не дойти до Москвы? Сервисных центров ещё не было, технологии не отработаны...

— У меня?! Никаких! А на кой чёрт я тогда, спрашивается, там находился 12 лет? Звезду Героя даром дали? Для чего были вложены гигантские силы, настойчивость, энергия, сообразительность людей, стоявших у истоков?!

— Приехав в Челны, вы поменяли столицу на провинцию...

— Нет, какая «КАМАЗ»

## РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 30 сентября 1969 г. № 2075р  
МОСКВА, КРЕМЛЬ

Принять предложение Минавтопрома о назначении заместителя Министра автомобильной промышленности т. Васильева Л. Б. генеральным директором строящегося комплекса заводов дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности этого Министерства.



Генеральный директор  
Совета Министров Союза ССР А. КОСЫГИН.

ПАО «КАМАЗ» В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ:



paokamaz



kamaz\_officialgroup



@kamaz\_official



kamazgroup





В обеспечение производства самым современным технологическим оборудованием в 70-х годах было вложено 900 млн долларов

провинция! Мы занимались своим делом!

— За счёт чего стало возможным строить всё одновременно — автомобиль, завод, город?

— Помощь со стороны ЦК, Совмина невозможно переоценить. На этой волне настроения, энтузиазма и люди совершали подвиг. Нужно было нормальное жильё — мы отдали на этот фронт 15 тысяч человек. Дома, детсады строили камазовцы. Такая была насыщенная, всесторонняя жизнь. А вы говорите — провинция...

— Я и культурную жизнь имею в виду. Вы же на «КАМАЗ» приглашали многих знаменитых артистов. Для кого это делали, Лев Борисович? Для себя?

— В том числе. Я ведь вообще очень люблю классику, знаю массу вещей — вспоминая великих композиторов, просто удивляюсь, какой всплеск был в XIX веке. Как не назвать Чайковского, его Пятую и Шестую симфонии, «Лебединое озеро», «Щелкунчик»? Как забыть Бизе и его «Кармен»? Не все разбирались в этом, но были люди, которым это было интересно и полезно. Это и сейчас полезно.

**Какое сравнение!**

— А сами вы заруль КАМАЗа сажались? Оценили его как водитель?

— Однажды, где-то через полмесяца после выпуска первых автомобилей. Конвейер наш уже начал работать. Сравнить я мог КАМАЗ только с ГАЗ-АА, на котором работал в Ульяновске в эвакуации. Но что сравнивать, господа! Совершенно другая машина! Я получил удовольствие... понимая, что немножко моих сил вложено в него. Да, немножко. Я ведь увлечён автомобилем с пелёнок, отец был шофёром, потом руководителем автобазы, которая обеспечивала материалами авиационную

промышленность. Лет с 12-13 занимался в автомобильной секции в Доме пионеров. И войну начинал фронтным шофёром, но вскоре попал в пехоту, в 1943-м получил ранение предплечья.

**КАМАЗ —**

**это всегда «у нас»**

— Вы приехали на «КАМАЗ» 40-летним. Как в фильме — «в 40 лет жизнь только начинается»?

— «КАМАЗ» — это моя лебединая песня.

— То есть самая лучшая?

— Самая главная. Хороший в итоге автомобиль получился.

— Что или кто поддерживало вас в трудные минуты?

— Счастье, что всегда рядом моя жена, Инна Вениаминовна, с которой мы вместе тоже вот уже без малого полвека. Она работала в УОП «КАМАЗа». Вместе с ней мы были на литейке, когда пошла первая плавка — в ноябре 75-го, в три часа ночи, это незабываемо. Она всегда ждала меня, всё понимала и разделяла, её руками по сей день создаётся уют в нашем доме. За всё благодарен ей до глубины души.

— Вы следите за событиями на «КАМАЗе»?

— Конечно. Связь не теряю, в первую очередь — благодаря Николаю Григорьевичу Головачу, директору филиала АО «ТФК» в Москве. Человек он очень внимательный.

— Что пожелаете камазовцам?

— Здоровья — и «КАМАЗу», и камазовцам, хранить и развивать то, что создано предшественниками. Завод и автомобиль люди строили для жизни, ресурс жизненных сил был заложен колоссальный. Всем сердцем желаю, чтобы у нас, на «КАМАЗе», так было на долгие, долгие годы.

## НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ

# Чистый монтаж

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА Фото: Виталий ЗУДИН

На заводе каркасов кабин идёт подготовка к монтажу технологического оборудования. Работы по обустройству промышленной площадки начались сразу после передачи символического ключа корпуса.

— Совместному предприятию Daimler KAMAZ RUS удалось получить от Федеральной таможенной службы классификационное решение, позволяющее ввозить оборудование для сварки и окраски под единым таможенным кодом. Это значительно ускорит время поставки, — поделился с «БК» радостным известием заместитель директора по развитию по взаимодействию с СП Владислав Пастушенко. Всего в Набережные Челны должны прибыть 150 фур со сварочным оборудованием Comau и 400 с окрасочным «Дюрр».

Напротив корпуса завода каркасов кабин стоят аккуратно упакованные контейнеры, в них самый габаритный груз — ёмкости для окраски, доставленный 20 автомобилями. Первая партия прибыла накануне передачи корпуса, отстроенного камазовцами.

Работа сейчас идёт во всех помещениях завода. В логистическом терминале смонтированы стеллажи для размещения комплектующих. В цехе сварки уже закончен монтаж металлоконструкций для дальнейшей «привязки» конвейерных линий и 95 роботов, которые будут трудиться на двух уровнях. Сейчас здесь идёт монтаж мощных воздухопроводов — помещение должно остаться чистым и светлым и после запуска производства. Началась разметка пола. Каждый агрегат сразу после доставки встанет на обозначенное специалистами место.

В цехе окраски каркасов кабин уже есть отсек для размещения окрасочного оборудования.

Сваренные каркасы по конвейеру сразу будут заворачивать на линию катфореза и окраски, а после сушки подниматься на второй этаж, откуда попадать в зону логистики и отгружаться на АвЗ.

На самом почётном месте установлен термометр. Монтаж конструкций и установка оборудования должны вестись при температуре не ниже +10 °С, его запуск осуществляется при +20 °С.

В одном помещении ведётся и монтаж инженерных сетей, и... уборка. После сварки и подкрашивания рабочие

старательно протирают тряпочками каждый пролёт металлоконструкций. Генеральная уборка здесь проводится после каждого этапа работ, а перед запуском будет организован VIP-клининг. Чистота — непременное условие нормального функционирования высокоточного оборудования.

Пуско-наладочные работы сварочного и окрасочного производства намечены на июнь, а пробная серия каркасов кабин должна быть выпущена уже в октябре.



После монтажа каждая балка тщательно моется



На стеллажах логистического терминала будут размещены комплектующие для изготовления 60 тыс. каркасов кабин в год



В цехе сварки готова металлическая «сетка» для монтажа конвейера и установки роботов



Мощные воздухопроводы вентиляционной системы необходимы для эффективной очистки воздуха рабочей зоны



Сейчас на термометре +11°C — погода в корпусе рабочая



Первым на площадку прибыло окрасочное оборудование фирмы «Дюрр»



## УЧЕНИЕ – СВЕТ

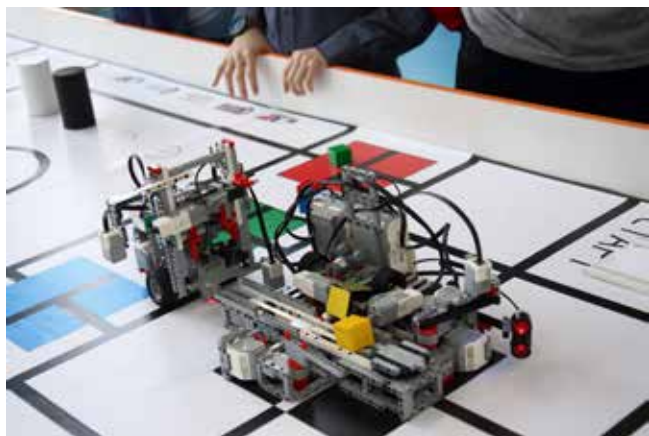
# Роботы, на старт

Кирилл СВИРИДОВ. Фото: Виталий ЗУДИН

В лицее № 36 состоялся отборочный этап республиканских соревнований «Инженерные кадры России» (ИКАР) в рамках Всероссийского молодёжного робототехнического фестиваля «РобоФест-2018».

Соревнования собрали 23 команды юных инженеров из разных районов Татарстана. В декабре они получили технические задания, и теперь им предстояло проверить своих роботов в деле. Участники были разделены на три возрастные группы: 1-3 классы, 4-5 классы и старшеклассники.

Сложность испытаний, которые ждали их роботов, тоже отличались. Для младшей группы была подготовлена отдельная площадка. Они должны были выполнить несколько заданий: совершить небольшую экскурсию по городу, расчистить поле от кубиков, доехать до финиша, преодолев горку и не



По замыслу старшеклассников, так будет работать почта в недалёком будущем: специальный почтовый конвейер будет обслуживаться механически



Последние штрихи перед началом соревнований: нужно успеть всё проверить, рассчитать длину пути, вычислить количество поворотов колёс, ведь любая ошибка может стоить дорого

задев деревья. Учитывались скорость и качество выполнения задания. Роботов, собранных участниками средней группы, ждала трасса с полосой препятствий и лабиринтом. По признанию многих юных инженеров, как раз таки лабиринт является одним из трудных участков. Любопытен и другой момент: роботы в двух старших категориях действовали самостоятельно, без вмешательства своих создателей, двигаясь по заложенной в головном блоке траектории. На прохождение всех испытаний отводилось две минуты.

«Ребята собирают роботов не по чертежам, а из головы: мысленно прорабатывают все действия, думают, конструируют, анализируют,

что куда установить, где что не так стоит, в чём проблема. Они занимаются пуско-наладочными работами на практике, и это хорошо развивает, подготавливает к профессиям конструктора и инженера», — говорит главный судья и организатор Дмитрий Фомин.

Пришедшие смогли увидеть не только роботов, но и полностью автоматические линии на производственном участке. В этом году тематикой стала доставка почты, а усовершенствование работы почтовой службы — заданием для старшеклассников. Ребята, посетив почтамт, изучили работу почтальонов и создали инженерную книгу, где и записали свои предложения, а также описали



Юные инженеры младшей группы ловко управляют своими машинами с помощью джойстиков

Лицей № 36 стал одним из победителей камазовского конкурса профориентационных проектов 2017 года. А на соревнование, проведённое благодаря полученному от автогиганта гранту, в качестве эксперта был приглашён замдиректора по развитию по роботизации производства блока ЗГД «КАМАЗа» по развитию Равиль Хисамудинов



установки, которые помогут решить имеющиеся проблемы. Судили же соревнования тренеры команд.

По итогам соревнований абсолютным чемпионом во всех возрастных категориях стала команда лицея № 36. Победителям вручили ди-

Пятиклассник Арслан Гареев считает, что конструкцию робота сделать сложнее, чем написать к нему программу на компьютере

пломы, модели КАМАЗов, медали и путёвки на фестиваль «РобоФест-2018», который пройдёт в Москве с 7 по 9 марта.

## СОЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

## Билет в «Кафетерий»

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В прошлом году на «КАМАЗе» для ключевых работников открыли «Кафетерий» — социальный пакет, предоставляющий им возможность направить 10 тысяч рублей на компенсацию затрат.

Дополнительный бонус получили 1465 камазовцев, большинство из них трудятся в компании не один год. Полученные средства они могли израсходовать по своему усмотрению: на лечение, приобретение абонемента в спортклуб, обучение, отдых, оплату детского дошкольного учреждения или жилищно-коммунальных услуг. Одни воспользовались случаем и реализовали свою давнюю мечту, другие пополнили семейный бюджет.

Для комплектовщика изделий и инструмента центра внешней логистики Чулпан Валиевой, работающей на предприятии с 2007 года, приглашение в «Кафетерий» стало приятной неожиданностью. «Нам, как и многим молодым семьям, сейчас просто — квартира в ипотеке, — пояснила женщина. — Компенсацию я использовала для оплаты детского сада, куда ходят сын и дочка».

А оператор ЭВМ отдела управления персоналом логистического центра Екатерина Остапенко направила выде-

ленную сумму на лечение, которое откладывала не один год.

Слесарь МСР экспериментального цеха блока развития Станислав Кокорин решил оплатить услуги ЖКХ. А ещё передал пожелание — побольше бы таких социальных программ!

Так же, как Станислав, распорядились льготной компенсацией 79% участников программы, 11% направили средства на оплату содержания ребёнка в дошкольном учебном учреждении, 4% — на лечение и медицинское обследование, на тренинги и курсы — 3%, на отдых — 2%, на посещение фитнеса — 1%.

В наступившем году в меню «Кафетерия» включены ещё два пункта — компенсация выплаты кредита и затрат на обучение детей. Общая сумма проекта тоже вырастет с 14,5 до 22,4 млн рублей. Ключевые работники, не вошедшие в списки на получение дополнительных социальных льгот в 2017-м, в этом году будут рассмотрены в первую очередь.

## ЛУЧШИЕ ПРАКТИКИ

## Уметь продать

Кирилл СВИРИДОВ. Фото: Виталий ЗУДИН

На «КАМАЗе» определили лучшего сотрудника по внешнеэкономической деятельности среди специалистов по продажам и специалистов, способствующих продажам.

Конкурс был поделён на несколько этапов. На первом участникам было предложено пройти тестирование, состоящее из 161 вопроса, касавшегося менеджмента и экономики. К примеру, конкурсанты оценивали международные валютно-кредитные и финансовые отношения

и вспоминали основы менеджмента. Кроме того, руководством компании оценивались результаты производственной деятельности каждого участника. Первое место среди специалистов по продажам занял инженер 2 категории отдела планирования и обеспечения

подразделений ЗГД по продажам автомобилей Антон Чекалкин, а среди специалистов, способствующих продажам, лучше всех с заданиями справилась ведущий специалист проектного офиса Гульназ Шарипова. Победителям были вручены дипломы и денежные премии.

Далее всех конкурсантов разделили на шесть команд с помощью жеребьёвки. Общее количество участников в них, по условию, не должно было превышать 10 человек. Им предстояло решить одну из существующих проблем, а также составить дорожную карту

и выразительно оформить презентацию. И самое главное — защитить проекты на третьем этапе.

По итогам конкурса победила команда № 3. Она предложила варианты создания интерактивной карты (стенда, серверной папки и пр.) продукта класса «Евро-2», «Евро-3» с информацией об эксплуатации в странах экспорта для прогнозирования замены в течение трёх-пяти лет с учётом новых экологических и других требований. Жюри высоко оценило их выступление, идеи участников команды будут взяты на вооружение.



На защиту проектов отводилось 15 минут и столько же — ответам на вопросы членов жюри и участников других команд

Судьями конкурса выступали руководители структурных подразделений АО «ВТК «КАМАЗ»



## СПОРТПЛОЩАДКА

### Ещё один круг

Любители лыжных гонок АвЗ после забега на дистанции «Лыжня России» решили сделать ещё один круг по парку «Прибрежный». Соревнования организовали руководство и заводской профком.

На старт вышло 50 человек. Самая напряжённая борьба была между молодыми людьми в возрастных категориях 18-29 лет и 30-39 лет. На этот раз женщины старались как можно скорее преодолеть по снежной трассе один километр, мужчины — два. На финише спортсменов



Главное — удачный старт

ждали родные и близкие и подкрепление в виде чая с пирожками.

Победителями в своих возрастных категориях среди женщин стали Танзиля Мешкова, Альфи-

нур Вазетдинова, Роза Исмагилова и Диана Минсафина. У мужчин быстрее всех на лыжах бегают Ахсан Усманов, Гаяз Калимуллин, Ренат Ибатуллин и Раиль Гимранов.

### Сезон начинается с кубка

В СК «Оранже» 9 февраля стартовал розыгрыш зимнего кубка Центра любительского футбола среди организаций Набережных Челнов.

Первую игру в этом турнире «Профсоюз КАМАЗа» провёл неудачно, уступив «Восходу» 2:0. Второй же матч с командой «СТА» получился куда более зрелищным и результативным. Как результат — победа 2:5. Следующим соперником камазовских футболистов станет команда «Брежнев».

## Тепло всем

11 февраля на базе лыжного центра Нефтекамска прошли соревнования по лыжным гонкам среди работников «НЕФАЗа».

Как показали соревнования, которые проходили сегодня в рамках заводской

Спартакиады, любителей такого вида спорта очень много, — отмечает глав-

ный специалист профкома Лариса Загитова. — В гонках приняли участие и рабочие, и ИТР, и руководители, и дети заводчан. Посетили нас и пенсионеры предприятия. Всем, кто желал согреть-

ся и просто пообщаться в дружеской атмосфере, был предложен чай с выпечкой от заводского комбината питания. После подведения итогов прошла церемония награждения».



Грамоты как приятный бонус



Зиму и лыжи здесь любят все

## КНИЖКИН ДЕНЬ

### Вторая жизнь — «по акции»

Ирина НИЗАМИЕВА. Фото: Ильдар ХУСНУТДИНОВ

Подарить вторую жизнь прочитанным книгам — такая возможность появилась у работников кузнечного завода. В рамках объявленной акции заводская библиотека принимает в дар любую литературу, тем самым присоединяясь к Международному дню книгодарения, который с 2012 года отмечается 14 февраля в более чем 30 странах мира.

По словам библиотекаря Надежды Мадюковой, заводчане щедро делятся сборниками технической, художественной и детской литературы, с января принято в дар уже около 400 книг. Сама хранительница книжного царства КЗ лично участвовала в становлении заводской библиотеки, и отклик читателей очень ценит, тем более что сегодня это единственный способ пополнить фонд, обновить его хотя бы частично. Сейчас он насчитывает порядка 15 тыс. книг универсальной

литературы и около 7000 — технической. В последний раз подобная акция устраивалась два года назад, тогда фонд увеличился на 300 экземпляров.

Самыми даровитыми оказались Екатерина Шурупова, инженер-конструктор конструкторского отдела инструмента и оснастки, главный технолог Виктор Мартюгин, начальник ПБО Наталья Страшинская, комплектовщик ОГЭ Ольга Абзалова, ведущий инженер-технолог Камил Тазеев и многие

другие. Зарубежная, русская классика, техническая литература, детская (её приносят меньше) на заводе востребованы: сами дарители берут в библиотеке книги не только для себя, но и для детей, по школьной программе. Комплектовщик отдела главного механика Любовь Фёдорова, одна из почти 500 читателей заводской библиотеки, которые предпочитают бумажный

вариант книги электронному, признаётся: «Люблю «живые» книги, в перелистывании их страниц есть особое удовольствие и тайна...» Сегодня Любовь Николаевна принесёт домой томик Джейн Остин. Возможно, эта книга также попала на библиотечную полку «по акции», благодаря неравнодушным заводчанам, и обрела здесь ещё одну жизнь.



Екатерина Шурупова щедро поделилась сокровищами из домашнего фонда зарубежной литературы: помимо прочего, подарила собрание сочинений Джека Лондона!

## ОБЪЯВЛЕНИЯ

### ПАО «КАМАЗ» требуются:

#### Автомобильный завод

- Оператор автоматических, полуавтоматических линий и агрегатных станков
- Наладчик станков с ЧПУ
- Контролёр станочных и слесарных работ
- Наладчик автоматических, полуавтоматических линий и агрегатных станков
- Маляр
- Слесарь МСР

Тел. 55-02-34, эл. почта: [semenihin@kamaz.ru](mailto:semenihin@kamaz.ru)

#### Логистический центр

- Комплектовщик изделий и инструментов
- Водитель погрузчика
- Оператор логистических работ
- Распределитель работ
- Аккумуляторщик
- Водитель автомобиля
- Тракторист

Тел. 37-13-35, эл. почта: [zhogoleva@kamaz.ru](mailto:zhogoleva@kamaz.ru)

#### Ремонтно-инструментальный завод

- Станочники широкого профиля (токарь, шлифовщик, фрезеровщик)
- Заточник
- Слесарь-инструментальщик
- Стропальщик
- Кладовщик
- Электромонтёр
- Наладчик ЧПУ
- Мастер производственного участка
- Кузнец по художественной ковке

Тел. 8-960-070-33-79,

эл. почта: [ahmetova\\_ar@kamaz.ru](mailto:ahmetova_ar@kamaz.ru);

8-960-070-83-36, эл. почта: [ShadrinaOI@kamaz.ru](mailto:ShadrinaOI@kamaz.ru)

#### Завод двигателей

- Наладчик автоматических линий и агрегатных станков
- Оператор автоматических, полуавтоматических линий, станков и установок
- Слесарь-ремонтник
- Оператор котельной
- Токарь
- Электромонтёр
- Фрезеровщик
- Электроэрозионист

Тел.: 37-42-40, 37-40-07,

эл. почта: [KhalfinaAF@kamaz.ru](mailto:KhalfinaAF@kamaz.ru)

#### Литейный завод

- Стерженщик р/ф
- Дробильщик
- Земледел
- Слесарь-ремонтник
- Электромонтёр
- Инженер-технолог
- Инженер-конструктор
- Мастер участка

Тел. 37-35-14, эл. почта: [GaraevaEV@kamaz.ru](mailto:GaraevaEV@kamaz.ru)

#### Прессово-рамный завод

- Водитель погрузчика
- Кузнец-штамповщик
- Наладчик станков с ПУ
- Слесарь-инструментальщик
- Слесарь-ремонтник
- Фрезеровщик на станках с ПУ
- Электромонтёр

Тел. 33-95-16, эл. почта: [ok10@kamaz.org](mailto:ok10@kamaz.org)

#### Кузнечный завод

- Кузнец-штамповщик
- Контролёр ОТК
- Электромонтёр
- Слесарь-ремонтник
- Токарь
- Эксперт по ПСК и СМК

Тел. 37-49-92, эл. почта: [TrusovaLV@kamaz.ru](mailto:TrusovaLV@kamaz.ru)

#### Научно-технический центр

- Инженер-технолог
- Инженер-конструктор
- Инженер по сертификации
- Инженер по электрике/электронике
- Слесарь-электромонтажник
- Водитель-испытатель

Тел. 33-82-85, эл. почта: [MatveevaEG@kamaz.ru](mailto:MatveevaEG@kamaz.ru)

#### Блок по закупкам

- Главный специалист по логистическим проектам
- Мастер
- Механизатор
- Водитель погрузчика
- Комплектовщик изделий и инструмента

Тел. 55-01-30, эл. почта: [BulatovaRZ@kamaz.ru](mailto:BulatovaRZ@kamaz.ru)

#### ООО «ПЖДТ-Сервис»

- Слесарь по ремонту подвижного состава
- Машинист компрессорных установок
- Слесарь-сантехник
- Машинист мотовоза
- Кухонный работник

Тел.: 33-92-99, 8-987-279-69-14,

эл. почта: [IzingerAS@kamaz.ru](mailto:IzingerAS@kamaz.ru)

Телефон единого call-центра — +7 (8552) 55-05-55 (звонить пн-пт, с 8 до 17 часов, обед с 12 до 13 часов). Резюме высылайте на почту [Ok@kamaz.org](mailto:Ok@kamaz.org)

#### Условия работы в ПАО «КАМАЗ»:

- Своевременная выплата заработной платы.
- Соблюдение норм Трудового законодательства.

Полный список вакансий — на официальном сайте ПАО «КАМАЗ» в разделе «Карьера», а также на корпоративном портале «Комета» в разделе «Вакансии».

## КОРОТКО

Профориентационная программа «День КАМАЗа» набирает популярность не только в Набережных Челнах, но и в России. «КАМАЗ» получил статус пилотной площадки, которой будет оказана поддержка для продвижения проекта и распространения опыта. Яркий ролик о программе можно посмотреть в интернете, пройдя по ссылке [http://bc-nark.ru/media\\_library/video/1033/](http://bc-nark.ru/media_library/video/1033/).



## ИСТОРИЯ ЛЮБВИ

## «Счастливая ошибка»

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ. Фото: Ильдар ХУСНУТДИНОВ

Накануне Дня св. Валентина на кузнечном заводе объявили конкурс на самую интересную историю любви. Год назад на призыв заводчане отмолчались, а в этот раз в группе «ВКонтакте» разгорелись нешуточные страсти.

Соперничали, набирая голоса, четыре романа из разных периодов — 80-х годов прошлого века, начала нынешнего и совсем «свежая», в которой знакомство состоялось именно благодаря соцсети. Всем организаторы благодарны! В итоге проголосовали 874 человека. 41,9% голосов набрал рассказ ведущего инженера ШИКа Гульнары Валиевой, хотя его не назывешь историей со счастливым концом. А в праздник так хочется счастья! Поздравляя Гульнару с успехом, мы всё же знакомим читателей «ВК» с историей вице-лидера.

Что было — то стало! Супругами Марданшиными в КПК-3 кузнечного завода знакомимся лично. Они — слесари КИПиА, но фронт работы каждого свой. Рабочие дела домой не берут. Но когда на профсоюзных собраниях Равиль Гильметдинович видит, что Равия Кафиловна как преддехкома разглагольствует житейские ситуации, в очередной раз его сердце наполняется гордостью. С первого взгляда уловил он в ней: и хорошенькая, и разумная, и людям помочь умеет. Тот день знакомства оба помнят всю жизнь.

— Судьба, наверно, просто повезло! — улыбается муж.

— Равиль потом признавался: ему понравилось, что я уступила место пожилой женщине, — приоткрывает его характер жена. — А так — всё вроде шуткой, поначалу говорил — мол, ещё 18 лет только. Я про себя ойкнула: мне-то уже 20! Оказалось — ему скоро 25, и армия уже позади!

Оба смеются, и видно, что имитировать жизнь душа в душу невозможно. Он — спокойный, немногословный, она — энергич-

ная, задорная, с юмором. Противоположности сходятся? Но в обоих, выросших в больших семьях, смолodu говорила деревенская закуска. «Эшлэу безнен очен булса, ойренуен узен очен булыр» (Работаешь для нас, учишься для себя), — запомнила отцовскую мудрость Равия. А Равиль всегда материнский наказ держит в сердце: женщин не обижать. В выходной молодые мчались к родителям помочь по хозяйству. По очереди: то к мужниным, в Азнакаевский район, то в Заинск, к маме-папе Равии. С годами только бережнее к ним стали.

Их первым общим жилищем на полгода стала съёмная временка в частном секторе в Орловке. Рай в шалаше! После — комната в общежитии, малосеймейка 12 метров, которую на «движках» очередники перед Равилем брать не хотели по причине её малости. А он рискнул, и снова повезло: вскоре, как соседи переехали, закрепились. «Вместе» для них — неписанный закон. Дружить — так семьями, с роднёй или коллегами, отдыхать — так с детьми. Восемь лет, пока сын и дочка росли, ездили в отпуск на горячий источник в Заводоуковск Тюменской области, жили в палатках — природа, романтика!



1983 год. Свадьба Равиля и Равии



Вместе — неписанный закон семьи Марданшиных

Не сразу перетянула Равия Кафиловна мужа на родной кузнечный: только в 2011 году влился он в коллектив, и теперь уверен: надо было раньше! В процессе жизни стали супруги замечать: часто один говорит вслух то, о чём другой в этот миг думает. На вопрос, как сохранить любовь, отвечают хором: — Уступать друг другу и

помогать! Вместе, всей разросшейся семьёй, со взрослыми семейными детьми строят теперь Марданшины дом в деревне. Гордятся, что оба их рода — крепкие: нет разводов и неблагополучных семей. Хочется, чтобы и новые поколения традицию сохранили. А имена при этом могут быть любые.

## ВАЛЕНТИНКА

## ...И сна не жалко

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

На прессово-рамном заводе так любят День святого Валентина, что ради этого праздника готовы пожертвовать несколькими часами сна. Накануне 14 февраля заводчане готовили сувениры для близких, родных и для благотворительной ярмарки.

Совет молодых работников и профком предложили всем принять участие в акции «Подари тепло своего сердца» — изготовить по-

дарки, выставить их на ярмарку, а вырученные средства передать Дому ребёнка. Прессоворамщики к миссии подошли со всей ответственностью и фантазией. Многих любовный повод вдохновил на творческий эксперимент.



В элегантном кулёчке — лепестки роз: то, что нужно для создания романтического настроения



Такие подарки покупать очень приятно!

Так, Айсылу Давлетшина из технического бюро цеха холодного выдавливания впервые изготовила праздничные открытки и упаковку для подарков, ведущий инженер отдела главного механика Татьяна Самойлова — букеты из фруктов и конфет, а Виктория Фёдорова из техотдела окраски испекла блинные тортики в виде сердечек, соединив сразу два праздника — Масленицу и День святого Валентина. Мастерицы соорудили фотозоны из салфеток, композиции из варежек и носков,

картины, корзины. Рекорд по количеству сердечек побрила экспозиция аппарата руководства — символ был спрятан в открытках, цветах, мягких игрушках.

Бессонная ночь не отразилась на боеспособности заводчан, они были готовы отвечать на любовные вопросы викторины, петь и даже... идти до победы в поцелуйном марафоне.

На ярмарке удалось собрать более 9000 рублей, а ещё в копилке тёплые носочки, варежки, шапки. Пусть праздник греет малышей!

## Стоп, снято!

14 февраля дан старт красивому проекту информационного портала [vestikamaz.ru](http://vestikamaz.ru) «ЗАВОДчанки». Его участницами станут представительницы всех подразделений «КАМАЗа».

Каждую неделю проект будет знакомить с новой сотрудницей. «Прекрасный подарок к 50-летию «КАМАЗа» — девушки, которые делают рабочий день краше», — отмечают организаторы.

Фото Алисы Гибадуллиной — первой представительницы из числа прекрасных леди камазовского производства, мастера ОТК Ав3, уже на нашем портале. Кстати, наибольший интерес вызывает семейное положение очаровательной работницы.



Инженер-конструктор Динар Саубанов не только по чертежам мастер, но и по вкусным кексам

16+

ВЕСТИ  
КАМАЗА

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

Газета зарегистрирована в Управлении федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан (Татарстан). Рег. ПИ №18-00525 от 10.03.2011 г. Выходит с 1973 года, до 1993 года под названием «Рабочий КАМАЗ».

Главный редактор: П. Г. МИХНО e-mail: [mihno@kamaz.ru](mailto:mihno@kamaz.ru) Зам. главного редактора: Е. Н. ШЕЯНОВА e-mail: [SheyanovaEN@kamaz.ru](mailto:SheyanovaEN@kamaz.ru) При вёрстке использованы шрифтовые гарнитуры ООО НПП «ПараТайп», предоставленные по лицензии ООО «Издательский центр «Редакция». Периодичность выпуска — один номер в неделю.

Учредитель и издатель: публичное акционерное общество «КАМАЗ». Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2. Редакция «ВК»: 37-31-99, 45-21-95, 6-87-90, 37-18-53. Пресс-служба «КАМАЗа»: 45-21-95. Факс: 45-29-36. Распространяется бесплатно.

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