

ВЕСТИ КАМАЗА

Первому КАМАЗу — 40 лет!



Автомобиль, которого ждали

40 лет назад с конвейера автомобильного завода, тогда ещё работающего в пусконаладочном режиме, сошёл первый КАМАЗ-5320. Как все ждали этого события!

Сегодня с главного сборочного конвейера сходят бортовые машины, самосвалы, седельные тягачи, машины повышенной проходимости, шасси для специальных надстроек. А мечты воплощают в жизнь дети и внуки энтузиастов, приехавших на великую стройку.



ЦИТАТА ДНЯ

От первого «генерала»

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ

— Для меня день рождения «КАМАЗа» — это первые машины, — признался однажды в телефонном интервью «Вестям КАМАЗа» из Москвы первый генеральный директор, Лев Борисович Васильев. — От «ковша» до них — очень большой этап, строительство. Ведь как всё получилось? По сути, у нас не было ничего: ни технологий, ни проектов, ни конструкции — строительство завода, действительно, началось с нуля. Наверное, это единственная в мире практика: конструировать автомобиль, под него делали технологию и всё остальное. И, надо отдать должное людям, не очень ошиблись! Всё удалось: и построить, и оборудованием оснастить, и пустить завод. И коллектив, элита



сложилась сильная. 7 февраля нашему патриарху исполнился 91 год. Когда-то очень давно, в войну, на которую он попал 20-летним, Васильев загадал: дожить хотя бы до 40! Такой солидной казалась ему по молодости эта дата. А вот теперь 40-летие отмечает первый сошедший с конвейера КАМАЗ — его родной КАМАЗ. И это счастье, что первый наш «генерал», которого не зря называют человеком-легендой, тоже сегодня празднует славленную дату. Многая лета!

ПОДРОБНОСТИ

МЕГа-награда

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ

В звании «Руководитель года-2015» встретил наступивший год главный конструктор Проекта Научно-технического центра ПАО «КАМАЗ» Евгений Макаров. Этой награды он удостоен в номинации «За достижения в инновационной деятельности» по итогам Республиканского конкурса, проводившегося в 15-й раз. Вручил её камазовцу Президент Татарстана.

Имя Макарова неразрывно связано с проектом «Создание перспективных семейств автомобилей КАМАЗ», главным конструктором которого он был назначен пять лет назад. За это время проект превратился в Проект — с большой буквы, поскольку именно с его реализацией и выводом на рынок автомобилей нового модельного ряда конструкторам удалось явить «городу и миру» КАМАЗ с новым «лицом». Сложность и уникальность проекта в том, что с самого начала он рассматривался как совокупность различных семейств, для которых нужно было найти общие решения, закладывая их как в отдельные узлы и агрегаты, так и в компоновочные действия. Эти задачи успешно решаются инженерно-конструкторским коллективом, возглавляемым Евгением Геннадьевичем.

Автомобили КАМАЗ-5490, 65206, 65207 сейчас выпускаются серийно, на очереди — серийный выпуск тяжёлых транспортных автомобилей 6580 — семейства более тяжёлого, чем 6520. В группе Макарова, признанной в НТЦ «Эффективной



командой-2013», в рамках проекта занимаются также созданием экологических и энергоэффективных автомобилей и автобусов с применением передовых технологий, а сам он — один из авторов семи промышленных образцов, на шесть из которых получены патенты.

Евгений Геннадьевич — выпускник КамПИ, по окончании которого пришёл в НТЦ в 1996 году в отдел трансмиссий, в 26 лет защитил кандидатскую диссертацию. В 2014-м стал Почётным машиностроителем Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

Кстати, в НТЦ Макарова часто называют «МЕГ» — по первым буквам фамилии, имени и отчества. Так что награда «Руководитель года», что и говорить, в полном смысле слова МЕГа-награда!

ГОРИЗОНТЫ

Перспектива на пороге

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

В марте на автомобильном заводе планируется начать пробную сборку новых моделей 6580, 65801, 65802. «БК» попросили прокомментировать эту новость начальника отдела анализа эффективности сборки автомобилей Ав3 Максима Кудрявцева.

— Эти машины — представители тяжёлого ряда семейства перспективных автомобилей, на которые будет устанавливаться самосвальная платформа, — пояснил Максим Анатольевич. — Они предназначены для работы на строительных площадках, горных карьерах, в сельском хозяйстве. Новички со временем заменят на дорогах России самосвалы 6520 и 65201.

На новых моделях место двигателя «Даймлер» займёт Cummins новейшей серии G-класса. Эти моторы отличаются компактными размерами и небольшой массой, эффективностью расхода топлива и затрат на эксплуатацию, большей мощностью, соответствуют экологическому классу «Евро-5». У автомобилей увеличится грузоподъёмность и интервал проведения сервисного обслуживания, что крайне важно в условиях современной конкуренции. Своих потребителей они порадуют



КАМАЗы-6580, 65801 и 65802 — сегодняшний день отечественного машиностроения

и автоматической коробкой передач. По сравнению с автомобилями аналогичного назначения, улучшится комфортабельность как в кабине, так и в подвеске. За счёт увеличения нагрузок на оси подвески и изменения колёсной формулы возра-

стёт грузоподъёмность автомобиля. Собрать первые четырёхосные грузовики планируется в цехе сборки оригинальных автомобилей, трёхосные — в цехе сборки автомобилей.

В процессе подготовки производства новых автомобилей

будут изготовлены новые захваты и приспособления как для сборки, так и для комплектующих. В дальнейшем планируется провести модернизацию цеха сборки автомобилей, где будут изготавливаться только большегрузы нового модельного ряда.

О ближайших перспективах производства на автомобильном заводе — на стр. 2.

ТЕРРИТОРИЯ ЛИН

Прямо по курсу

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ. Фото: Виталий ЗУДИН

Под председательством первого заместителя генерального директора ПАО «КАМАЗ» — исполнительного директора Юрия Герасимова директора камазовских заводов, руководители подразделений обсудили 28 января тему развития Производственной системы «КАМАЗ» в 2016 году.

Председатель КРПС Игорь Малясёв уделит основное внимание главным проектам минувшего года, выделив «топ-3»: по транспортным расходам, по многостаночному обслуживанию и проект «Автопоезд». Из итогов органично вытекали и задачи.

Затраты на технологические и пригородные перевозки удалось за год снизить на треть, экономический эффект составил 163,3 млн рублей. При этом заработная плата водителей стала напрямую зависеть от количества рейсов: вместо (в среднем) прежних полутора сейчас они делают три, а в 2016-м должны будут совершать по пять. Затраты на сторонний автотранспорт смогли сократить более чем в пять раз даже от запланированной цифры.

Многостаночное обслуживание напрямую связано с повышением производительности труда. Процент охвата оборудования превысил 94%. Внедрена система мониторинга явочного времени. Экономический эффект по итогам года — 91 млн рублей. Производительность труда в основном производстве выросла на 14,95%.

Планка 2016-го — повысить её ещё на 15%, в частности, реализуя



На совещании обозначена цель 2016 года — повысить производительность труда на 15%

принцип «каракури» — создания эргономичных рабочих мест, чтобы людям было удобнее работать, — расставляет Игорь Анатольевич новые акценты. — Повышать производительность труда предстоит не только людям, но и... высокотехнологичному оборудованию. Ресурсы для этого — автоматизация и работа с программным обеспечением. Планируется открыть и реализовать кейджен-проекты с экономическим эффектом 1,6 млрд рублей, в том числе сократить затраты на энергоносители на 411 млн рублей.

Система «Автопоезд» действует сейчас на восьми складах автомобильного

Не сто рублей, а автомобиль

Отныне подача кейджен-предложений вменена камазовцам в обязанность: она будет включена в должностные инструкции.

А конкурс «Лидер ПСК», цель которого — уйти от «штуки», внедрить каждую ценную идею, продолжится. Тот, чьи предложения по улучшениям будут признаны лучшими, сможет получить уже не 100 или 200 рублей, как прежде, а три, пять, 12 тысяч, путёвкой на отдых или легковой автомобиль. Новый вид мотивации, считают идеологи ПСК, оправдал себя в 2015 году. Было подано 68895 предложений, открыто 1535 кейджен-проектов. За третий квартал кейджен-гонорары составили 822 тысячи рублей, за четвёртый — почти полтора миллиона, но главная интрига года сохраняется. Имена победителей, которые получат главные призы, мы узнаем в марте.

завода, на трёх — завода двигателей, где также с её помощью заготовки доставляются в цеха для механической обработки, а собственная продукция — на сборочный конвейер, и на литейном заводе (доставка стержней). Экономический эффект по году — почти 20 млн рублей.

— Хотим соблюсти принцип логистики, чтобы за тягачом сразу был установлен электрический штабелёр, — добавляет Малясёв. — Теперь «Автопоезд» должен «ехать» быстрее, с охватом всё большего числа «населённых пунктов», то есть заводов «КАМАЗа». Это ещё одна из задач 2016 года.

Дорогие камазовцы!

40-летие нашего первого автомобиля — это замечательный повод поздравить вас и сказать слова благодарности за самоотверженный труд, настойчивость в достижении поставленных целей и тот позитив, который, несмотря на все трудности, вы проявляли во все времена.

Первые КАМАЗы не сравнятся с сегодняшними по уровню комфорта. Но для водителей и людей тех времён не было радости больше, чем посидеть в кабине и прокатиться с ветерком на новом грузовике с ещё непривычным, но гордым названием — КАМАЗ. Эти автомобили были долгожданными и потому бесценными.

Сегодня наши КАМАЗы ждут по всей России и за рубежом. Люди надеются на выносливость и надёжность камазовской техники, а значит, верят в нас. Уверены, что как наши автомобили выдерживают перепады температур от +50 до -50 °C, так и мы с вами выдержим и переживём любые времена и вызовы. С праздником!

Генеральный директор ПАО «КАМАЗ» С.А. Когогин, председатель профкома работников ПАО «КАМАЗ» А.А. Васильев

НОВОСТИ

Сотрудничество продолжается

В Москве состоялась деловая встреча генерального директора «КАМАЗа» Сергея Когогина с председателем правления «Газпрома» Алексеем Миллером.

В ходе переговоров стороны обсудили развитие рынка газомоторного топлива (ГМТ), дальнейшее взаимовыгодное сотрудничество, а также поставки газомоторной техники КАМАЗ для нужд «Газпрома». Напомним, обе компании в прошлом году подписали соглашение, предусматривающее расширение линейки выпускаемых автомобилей и спецтехники на ГМТ в соответствии с потребностями «Газпрома», а также реализацию единой сервисной политики и локализацию производства оборудования, необходимого для развития газомоторной инфраструктуры.

В результате за период с 2014 по 2015 год по заказам «Газпрома» было поставлено более тысячи единиц автотехники КАМАЗ на газомоторном топливе, включая автобусы НЕФАЗ и «Бравис». Ожидается, что поставки будут продолжены: до конца 2016 года компания планирует реализовать «Газпрому» ещё более 500 единиц газомоторной автотехники КАМАЗ.

Возвращение в Иран

На международном форуме автомобилестроения ТИАЕ, прошедшем в Казани, «КАМАЗ» объявил о намерении выйти на рынок Ирана.

Для реализации проекта в Иране уже выбраны новые партнёры, имеющие опыт в автомобильной промышленности и производственные площади. Напомним, что это не первый опыт вхождения «КАМАЗа» на иранский рынок. С 2005 года «КАМАЗ» поставлял в эту страну полнокомплектные автомобили. С весны 2007 года на сборочном производстве, созданном совместно с иранской компанией Rakhsh Khodro Diesel Co, началась сборка грузовиков из камазовских комплектов деталей, прекратившаяся с введением международных санкций против Ирана.

Кроме того, «КАМАЗ» в ближайшие пять лет намерен усилить своё присутствие на рынках дальнего зарубежья. Уже подписан контракт о поставке крупной партии камазовской техники в одну из африканских стран, быстрыми темпами растёт экспорт во Вьетнам.

Льготный лизинг от «КАМАЗа»

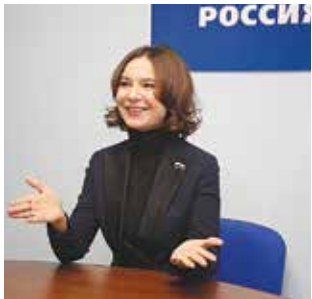
«КАМАЗ-ЛИЗИНГ» продолжает принимать заявки на участие в программе «Льготный лизинг», возобновлённой в январе по инициативе Правительства РФ.

Напомним, по условиям «Льготного лизинга» в рамках госсубсидирования предоставляется скидка на авансовый платёж в размере 10% от стоимости приобретаемой техники КАМАЗ, НЕФАЗ или спецтехники на шасси КАМАЗ. На сегодняшний день отмечен высокий интерес к этой программе. Так, почти половина входящих звонков и заявок в call-центр Лизинговой компании «КАМАЗ» касается госсубсидирования авансового платежа, предусмотренного программой «Льготный лизинг».

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ

«КАМАЗ» — семья и песня

Депутат Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации Альфия Когогина провела 9 февраля в Челнах большую пресс-конференцию для СМИ. На ней она, в частности, поздравила камазовцев:



— 40 лет со дня выпуска первого грузового автомобиля КАМАЗ — очень важное событие для самого «КАМАЗа», города, республики, для всей промышленности страны. Тот факт, что глава государства, Владимир Владимирович Путин, изъявил желание разделить с нами этот праздник, говорит о том, какое место «КАМАЗ», автопром занимают в стране, и о личном отношении Президента РФ к профессионализму всего камазовского коллектива.

Да, сейчас не самые сладкие дни. Но камазовцы реализовали все, даже самые маленькие возможности сегодняшнего дня. Рынок грузовых автомобилей за последние три года упал в три раза, но «КАМАЗ» сократил свои объёмы только на одну треть — то есть победил даже в этих условиях, завоевав большую долю рынка. Это произошло, в

том числе, благодаря умению, настойчивому труду, профессионализму каждого на рабочем месте, благодаря единению вокруг своего менеджмента.

Я уверена: мы выйдем из кризиса, восстановимся, уверена, что КАМАЗ будет всегда оставаться маркой номер один в Российской Федерации, и очень рассчитываю на то, что благодаря новым мерам поддержки он выйдет на зарубежные рынки известным не только как победитель престижнейшего ралли «Дакар», но и как продавец качественного, комфортного, надёжного автомобиля.

«КАМАЗ» — это моя семья, моя песня, и всю свою деятельность, даже в депутатском кресле, я связываю с «КАМАЗом», с Челнами, с Республикой Татарстан.

Подробнее с пресс-конференции — в следующем номере

СЛОВО — ДИРЕКТОРУ

Автомобильный набирает ход

В свой юбилейный год коллектив автомобильного завода въезжает на современном КАМАЗе европейского качества. Ещё несколько лет назад на машины нового модельного ряда работники АвЗ смотрели как на мечту, светлую и далёкую. Сейчас семейство нового поколения, прочно обосновавшееся на главном сборочном конвейере, ждёт пополнение. И это не единственная премьера «КАМАЗа». О достижениях коллектива, отмечающего 40-й день рождения, «ВК» рассказал директор АвЗ Николай Светличный.

— **Николай Иванович, сколько моделей КАМАЗов было освоено за 40 лет?**

— Автомобильный завод выпускает всю гамму автомобилей различного назначения для народного хозяйства Российской Федерации и экспорта грузоподъёмностью от 5 до 40 тонн — это 60 моделей 500 модификаций. По функциональности и соотношению «цена — качество» они нисколько не уступают продукции мировых автопроизводителей.

Больше всего заказов в последнем квартале поступило на двухосные автомобили повышенной проходимости — это КАМАЗы-43253 и 4326, самосвалы 6522. Постепенно растёт спрос на представителей нового семейства: седельные тягачи 5490 и 65206.

С марта начнётся освоение новых моделей — 6580, 65801 и 65802, они были презентованы на выставке «Комтранс-2015».

— **Как вы оцениваете результат предъюбилейного года?**

— Год был интересным. Девять месяцев конвейер был недозагружен. На ГСК с июля всё сборочное производство было переведено на односменный режим работы. Образовавшую паузу использовали для повышения технологичности сборки. В четвёртом квартале заказы выросли, а в ноябре-декабре на конвейере собирали по 180-200 автомобилей в день. С задачей повышения

производительности труда на заводе мы успешно справились.

На агрегатной стороне в это время активно велась работа по оптимизации площадей и организации с помощью методов ПСК многостаночного обслуживания. За год было перемещено 1000 единиц оборудования, что позволило создать благоприятные условия для персонала, добиться экономии энергоресурсов и повышения заработной платы работникам, занятым многостаночным обслуживанием.

— **Последнее десятилетие АвЗ ныряет из проекта в проект. Что сейчас на повестке дня?**

— Второй год на площадке автомобильного завода ведётся реализация проекта «Организация производства мостов», которым руководит Фирдаус Кабиров. Его цель — выпуск 16 тысяч машинокомплектов автомобилей КАМАЗ-6560, 6520 и 6522 в год.

С 1 сентября мосты фирмы «Мадара» для этих моделей заменила наша продукция. За четыре месяца было изготовлено 3000 мостов для КАМАЗа-6522.

В ходе работы возникли вопросы, связанные с качеством редукторов. Решить их позволило новое оборудование, полученное предприятием в рамках реализации этого проекта. Последние испытания показали, что

Кого ждём на юбилей?

— Праздник — это всегда возможность поблагодарить тех, кто участвовал в создании автомобиля, в развитии предприятия. Конечно, пригласим ветеранов, они вложили в становление производства сердце, душу. Мы всегда стараемся показать первопроходцам изменения, которые произошли на заводе, радуем их концертами, устраиваем чаепития, — говорит директор завода.

запас прочности этого механизма на мостах КАМАЗа-6522 в десять раз больше норматива.

Сейчас ведётся работа по испытанию новых картеров. Надеемся в этом году довести деталь до нужных прочностных требований, чтобы она соответствовала и даже превосходила лучшие мировые аналоги.

— **Последние два года был взят курс на импортозамещение комплектующих. Как это отразилось на качестве и темпе сборки автомобилей?**

— Работа по импортозамещению ведётся по всем направлениям. Мы освоили на заводе выпуск рулевой колонки, мостов. В 2016 году планируется начать производство всей гаммы карданных валов, которые пока покупаются за границей. Намечена программа по локализации комплектующих для кабины нового модельного семейства. Есть намерение освоить гипoidный мост на автомобиль 5490. Если это удастся сделать, все узлы шасси новых автомобилей будут производиться на «КАМАЗе».

— **На автомобильном заводе время летит особенно стремительно...**

— Это финишный завод компании, здесь сходятся все дороги от предприятий



Николай Светличный: «Производство должно быть мобильным, современным, комфортным»

«КАМАЗа» и его внешних поставщиков. Необходимо все «ниточки» правильно увязать, при необходимости оперативно устранить недостатки и отдать качественный продукт потребителю. Здесь всегда есть над чем работать — надо постоянно улучшать качество автомобилей, которое зависит как от внешних и внутренних поставщиков, так и от технологичности сборки. Производство должно быть мобильным, современным, комфортным.

— **Говорят, после 40 жизнь только начинается...**

— Для человека 40 лет — это пик профессиональной карьеры, а для предприятия начало пути. Автомобильный должен стать самым высокоэффективным предприятием страны, а собирать машины мы умеем не хуже наших конкурентов!

Несмотря на сложную ситуацию, нам удалось сохранить коллектив, повысить производительность труда. АвЗ готов к выполнению заказов любой сложности. Хочется пожелать автосборщикам здоровья, стабильной работы, семейного благополучия.

ТОЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ

От метра до микрона

Недавно на АвЗ на территории цеха картеров появился светлый павильон, в котором разместилась новая измерительная машина.

Заводу давно требовалось оборудование для исследования геометрических параметров крупногабаритных деталей. Весной его комплект прибыл на предприятие, и в конце апреля специалисты центральной заводской лаборатории начали делать первые измерения.

Не случайно это оборудование разместили в цехе картеров. На этой площадке последний год идёт интенсивное освоение мощностей новых обрабатывающих центров. Наладить их надо так, чтобы изготовленные на них детали соответствовали обозначенным в чертежах допускам на геометрические размеры. Новое оборудование может измерять комплектующие размером до 3000 мм в длину, 1200 мм в ширину и

1000 мм в высоту, точность в пределах 2,5 микрона. Данные чертежей специалисты заносят в специальную программу, которая после измерения сравнивает их с фактическими размерами. Оборудование может работать в автоматическом режиме, и в этом случае для каждой детали нужно составлять специальную программу измерения.

Контролёр измерительных приборов и специального инструмента Ирина Макаренко и наладчик станков с ЧПУ Андрей Петрушкин принимают на измерения детали и комплектующие со всех цехов завода. Точный размер позволяет определить причину дефекта, а значит, поможет найти способ для его устранения.



На замеры несут комплектующие из разных цехов АвЗ. Контролёру измерительных приборов и специнструмента Ирине Макаренко надо ещё вскрыть время для написания программ

АВЗ В ЦИФРАХ

Первая очередь главного сборочного конвейера (ГСК-1) была принята в эксплуатацию в 1976 году, вторая была запущена в 1981 году. В процессе эксплуатации в основных цехах и вспомогательных службах проводилось техническое перевооружение. Проектом по оптимизации производства грузовых автомобилей сохранены мощности в объёме **80 тысяч автомобилей** в год.

КАМАЗы собираются на двух главных сборочных конвейерах. Они расположены параллельно друг другу. Длина каждого из них 700 метров. Каждый конвейер состоит из **54 позиций**, то есть одновременно собираются **54 автомобиля**.

Общая площадь территории, занимаемой заводом, составляет **150,65 гектара**. На предприятии функционирует более **8000 единиц оборудования**.

АВЗ: ДЕНЬ СЕГОДНЯШНИЙ

Новые координаты для моста

На площадку цеха картеров автомобильного завода прибыли японцы для обрабатывающих центра. Около них ведут разговор представители инженеринговой фирмы, заводские технологи и наладчик, которому скоро будет вручена судьба нового оборудования.

Корпоративный отпуск для руководителей, специалистов и работников цеха картеров, привлечённых к реализации проекта «Организация производства мостов», прошёл очень плодотворно. Уже запусчены в работу Sema, GH Electrotechnia и «Красный боец». Обрабатывать картерим теперь помогает Boehringer. Этого 50-тонного монстра во время каникул перетаскивали поближе к соборам, чтобы оптимизировать технологическую линию. Его и центр Sema сегодня обслуживает один наладчик.

А в десятке метров от этого круга выставляется уже новый технологический поток. Здесь будут обрабатываться все виды цапф, корпус поворотного кулака и опоры для мостов 6522.

— Раньше во время из-

готовления этих деталей несколько операций выполнялось в цехе мелких серий, потом комплектующие приезжали к нам и после обработки отправлялись назад, — поясняет начальник цеха картеров Илдар Сатдаров. — Теперь весь путь сократится до нескольких метров. Для этой номенклатуры уже заказана новая специальная тара на колёсах. Услуги погрузчика не нужны, рабочие сами отправят детали по месту назначения.

Другая статья экономии — сокращение временных затрат на обработку на новом оборудовании. Время выполнения операций уменьшится в три раза.

Сейчас важно найти общий язык с выпускниками последнего поколения стан-

костроительной индустрии.

— Этот многоцелевой обрабатывающий центр при определённых условиях может работать сразу в девяти координатах, а значит, на нём можно изготавливать детали самых сложных конфигураций, — поясняет ведущий инженер фирмы «Халтек» Дмитрий Золотухин. — Ещё один несомненный плюс — токарная обработка закалённой поверхности. Раньше, когда не было оборудования такого класса, вместо неё делали шлифовку. Крупницы из шлифовального круга оставались в металле, укорачивая жизнь узла.

К разговору специалистов, ведущих шефмонтаж, внимательно прислушивается наладчик цеха картеров Владимир Секерин. Его озабоченность можно понять,



На площадке цеха картеров продолжается работа по выстраиванию технологических потоков

Для обслуживания оборудования наладчику Владимиру Секерину необходимо освоить новые методы программирования

раньше ему не приходилось программировать такую сложную технику, да и сама система управления агрегата

отличается от привычного диалога.

Но время не ждёт! На освоение «японца» работ-

никам АвЗ дадут не больше месяца: проект должен быть реализован в срок.

ТЕХНОЛОГИИ

Модельный инструмент

Коллектив участка сборки кабин для автомобилей нового семейства прошёл испытание на прочность: в декабре было собрано 367 КАМАЗов-5490, 65206 и 65207 — эта цифра практически в три раза превышает привычные месячные показатели.

И это не предел! При создании нового конвейера проектировщики заложили изрядный запас: сборка до 40 кабин в день. Очень скоро он будет

востребован, ведь на этой ленте будут собирать кабины нового модельного семейства.

Значительно увеличить производительность тру-

да позволяют итальянские манипуляторы Samozzi. На 100 метрах главной артерии потока их шесть. Манипуляторы помогают

установить переднюю подвеску, громоздкую панель приборов, сиденье, вклеивать панорамное стекло.

— Управлять железным помощником просто, а работу он очень упрощает, — считает слесарь МСР Александр Белопроевцев. — Всперединой подвески — 80 килограммов, вручную поднимать её на высоту более метра очень тяжело, а ведь ещё нужно правильно закрепить систему.

Повышения качества сборки позволяет добиться набор аккумуляторных шуруповёртов и гайковёртов. На каждом рабочем месте слесаря-сборщика на специальном стенде закреплено несколько инструментов, каждый из которых настроен на определённый момент затяжки. Риск недо затяжки или перетяжки болта или его полочки в этом случае отсутствует.

На участке нет ничего лишнего. Каждая позиция обеспечивается необходимыми комплектующими по принципу товарной корзины. Пустая тара после окончания смены возвращается на склад.

Но даже при самой совершенной технологической под-



Манипуляторы быстро стали надёжными помощниками для слесарей механосборочных работ



ФОТОФАКТ

Автомобильный завод по праву считается ключевым подразделением «КАМАЗа». От того, насколько успешно выполняется план выпуска продукции, зависит благополучие всей компании. При этом в каждый из камских грузовиков вложен труд всех камазовцев.

Этой весной всё будет по-новому. Изменятся и «ВК». Как? Скоро вы всё увидите сами!

ФОТОФАКТ

Они были первыми

За почётное право участвовать в сборке первого камского грузовика боролись тысячи камазовцев. Победителями признали 175 рабочих и специалистов со всех заводов «КАМАЗа». Им были выданы такие удостоверения.



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Юбилейная хроника

Июнь 1971 года. Бригада коммунистического труда У.Г. Наурбиева приступила к вертикальной планировке площадей под автосборочный завод.

Ноябрь 1974 года. Начался монтаж главного конвейера. Бригады Н.Б. Шлюткина и Ю.И. Лазарева закончили бетонную подготовку полов и устройство тоннеля первого ГСК.

Февраль 1975 года. Завершён монтаж части конвейера на участке сборки шасси протяжённостью 192 метра. Проведена прокрутка конвейера. Первая рама легла на его тележки 25 декабря. В начале марта 15 лучших рабочих и бригада Ю. Рыбанова удостоены права смонтировать первый станок на заводе. Станочный парк начал расти с цеха картеров.

Январь 1976 года. На конвейере установлен первый двигатель. Началась сборка первого автомобиля. По общему варианту собирается первая кабина. На конвейер она была подана в конце месяца.

16 февраля 1976 года. В процессе пусконаладочных работ начат выпуск автомобилей КАМАЗ. Водитель-испытатель В.В. Перетолчин свёл с главного конвейера машину под № 0000001. Это был подарок камазовцев XXV съезду КПСС.

Октябрь 1977 года. КАМАЗ досрочно завершил годовой план, выпустив 15 тыс. автомобилей. К концу декабря их уже было 22 тысячи.

Август 1978 года. Собран 50-тысячный автомобиль.

Июнь 1979 года. С конвейера сошёл 100-тысячный грузовик.

1981 год. Введена в эксплуатацию вторая ветка главного сборочного конвейера.

1984 год. На Ав3 собрано 500 тыс. автомобилей.

1988 год. Достигнут максимальный показатель выпуска продукции — 126662 автомобиля; общее число выпущенных грузовиков превысило миллион. Через пять лет собрано уже 1,5 млн автомобилей.

2000 год. С конвейера сошёл первый автомобиль с двигателем, соответствующим экологическим требованиям «Евро-2».

2001 год. На Ав3 создано новое подразделение — цех сборки оригинальных автомобилей. Его базой стали расконсервированная линия сборочного конвейера и участок стендовой сборки. Именно здесь был собран первый автомобиль 6520.

2002 год. Собрано 12 опытных экземпляров тракторов КТ-240К. Позже было решено возродить этот проект с помощью стороннего партнёра. Началось изготовление первых гоночных автомобилей КАМАЗ-4911 Extreme.

2003 год. Освоено производство среднетоннажных грузовиков грузоподъёмностью 3-5 тонн.

2005 год. С конвейера начали сходить автомобили, укомплектованные коробкой передач совместного предприятия ZF KAMA. В этом году был собран 1750000-й автомобиль.

2006 год. На главном конвейере завода начали собирать автомобили с двигателем Cummins.

2007 год. Значительный рост производства постперестроечного периода. Коллективом собрано 52648 грузовиков. В планах на 2008 год — 65 тыс., а в 2009 году эта цифра должна достигнуть 75-80 тыс. единиц. Реализовать их помешал экономический кризис.

2008 год. Переход на более экологичные автомобили, соответствующие нормам «Евро-3».

2009 год. Выпуск первых рестайлинговых грузовых автомобилей. Новый дизайн кабин получили модели 65117, 6520.

2010 год. Торжественный запуск проекта «Маяк», внедряемого совместно с германским концерном «Даймлер» и фирмой «Лин Коучинг» — консультантом по производственным системам ведущих предприятий автомобильной промышленности Европы на основе принципов бережливого производства.

2011 год. Запомнился заводчанам изменением бизнес-процессов, новой организацией системы производства на базе SFM. Все сборочные линии были перебалансированы под новое время такта 240 секунд. Введены «плетки качества».

2012 год. Началась подготовка к запуску сборки на главных сборочных конвейерах завода автомобилей стандарта «Евро-4». 15 февраля предприятие подошло к важному событию — выпуску двухмиллионного автомобиля. Камазовцев приехал поздравить Президент России Владимир Путин. На кабине двухмиллионника он оставил свой автограф.

2013 год. Выпускается магистральный тягач КАМАЗ-5490.

2015 год. Начат серийный выпуск автомобилей 65206 и 65207 нового модельного семейства. Запущено производство большегрузов на газовом топливе.

ИСТОРИЯ ОДНОЙ ФОТОГРАФИИ

«Мы были в первых рядах...»

Фотографии с митинга, посвящённого пуску главного конвейера автомобильного завода, в 1976 году облетели все ведущие газеты и журналы Советского Союза. На одном из снимков только что собранный КАМАЗ № 0000001 окружили молодые рабочие. Улыбки и поднятые в приветствии руки отражают характер момента. Камазовцы, предъявившие миру результат своего труда, праздновали победу!

«Вестям КАМАЗа» удалось разыскать одного из запечатлённых на этой фотографии. Ильгам Кирамович Чегадаев, участвовавший в сборке первого автомобиля, теперь работает плотником в департаменте административно-хозяйственного обслуживания «КАМАЗа».

Камазовская биография молодого человека складывалась по написанному кадровиками сценарию. В 1973 году сразу после трудовой прописки на Ав3 его направили стажироваться на ЗИЛ. Молодой слесарь механосборочных работ за полтора года заработал четвёртый разряд. По возвращении в Набережные Челны он был направлен в «Автозаводстрой». В составе комплексной бригады Ильгам Чегадаев изготавливал фундаменты под оборудование кузнечного завода. На автомобильный он вернулся в декабре 1975-го. Именно в это время началась подготовка к сборке первого автомобиля.

— Я работал на первом участке, это позиции от установки рамы до кантования — переворачивания машины. Мы учились крепить к рамам узлы, комплектующие. Настроение было боевое, работали мы дружно, — улыбается Ильгам Кирамович. — Всей бригадой отмечали праздники, новоселья, свадьбы. Я во время новогодне

вечера 1976 года познакомился со своей будущей супругой Фирдавсёй и пребывал в ожидании приятных перемен.

Через месяц нам выдали комбинезоны, куртки и кепки из модного джинсового материала, добротного и удобного. Предупредили — новую спецодежду надо беречь, в ней будем собирать КАМАЗы на торжественном митинге.

В день выпуска первого автомобиля на заводе яблоку негде было упасть. Мне повезло: вместе с ребятами из бригады я был в первых рядах, рядом со стоящими на конвейере КАМАЗами. Мы с удовольствием позировали перед щёлкающими без устали фотокамерами. Новая спецовка выглядела очень эффектно, московские журналисты даже предлагали обменять кепки на сувениры.

После того, как отгребели фанфары, конвейер работал практически без остановок сутки напролёт. КАМАЗы прямо с конвейера отправлялись во все уголки Советского Союза.

Через три недели в жизни Ильгاما произошло ещё одно важное событие. 8 марта он зарегистрировал брак со своей избранницей, а в конце года на свет появился первенец Рустам.

Удачно складывалась и профессиональная карьера. Ильгам Чегадаев поступил на вечернее отделение автомеханического техникума, возглавил работу бригады.

— В 1979 году я решил поехать поработать на Север. Но получить разрешение на увольнение можно было только после заседания комиссии, в работе которой принимал участие директор завода, — вспоминает участник первой сборки. — Вопреки моим опасениям, меня отпустили с миром: «Вернётся с Севера — опять приходи к нам!»

Ильгам Чегадаев вернулся на «КАМАЗ» десять лет назад. Долгое время работал в цехе эксплуатации и обслуживания зданий и сооружений департамента строительства. Не раз приходилось бывать ему и на Ав3.

— Главным сборочным конвейер очень изменился за это время, — считает он. — Везде чистота, порядок. А собирать машины наверняка теперь гораздо сложнее. Вон их сколько сейчас, разных модификаций, без чертежа никак не обойтись!

Ильгам Чегадаев: «Всё, что было 40 лет назад, очень хорошо помнится»



Ответственное дело — установку номера 00-01 — доверили Чегадаеву (второй слева)

Материалы подготовила Татьяна Белоножкина. Фото Виталия Зудина

ПОЧТА «ВК»

Когда оживает история

Открытия бывают большими и малыми, важными и случайными, а бывают и неожиданными. Наш класс неожиданные открытия ждали в музее «КАМАЗа». С этого дня многие из нас взглянули на перспективу своей будущей карьеры иначе, задумавшись о возможности связать свою жизнь с гордостью нашего города и страны — компаний «КАМАЗ».

С первых же шагов, с первых слов директора музея Надежды Николаевны Петровой, которая провела экскурсию, для нас ожила настоящая история страны, города, наших родителей, дедушек и бабушек. Заворожённые, мы ходили между витринами с экспонатами, смотрели фотографии со стройки и из производственных корпусов. О том, какие трудности пришлось преодолеть строителям и инженерам, рабочим и испытателям прежде, чем первый грузовой КАМАЗ сошёл с конвейера 16 февраля 1976 года, нам рассказал первостроитель «КАМАЗа» Фанис Габдуллинвич Миннебаев. Автомобильный завод стал его судьбой, долгое время он трудился водителем-испытателем, а сейчас делает всё возможное, чтобы мы знали вехи развития предприятия.


История завода невозможна без истории человека. Поэтому заботливо собранные по крупицам данные о людях, построивших завод и запустивших производство грузовиков, — свидетельство мужества нашего народа.

О настоящем «КАМАЗа» мы узнали из фильма. Какую же мощь представляет техника, выпускаемая нашим заводом! Она возит грузы, работает на стройках, в карьерах, тушит пожары, если надо, преодолевает водные преграды. Знать, что автомобили, собранные руками наших родителей, охраняют рубежи Родины, — это очень большая гордость.

Нехотя мы покидали гостеприимный музей. Ту историю, к которой мы здесь прикоснулись, невозможно изучать по учебникам. Её нужно видеть своими глазами, слышать из первых уст, участвовать в ней.

Благодарим сотрудников музея «КАМАЗа» за их труд по сохранению и приумножению славы завода и заводчан! Мы вернёмся сюда еще не раз, потому что ваш музей — это и наша история! С днём рождения, автомобильный КАМАЗ!

Ученики 8 «Б» класса гимназии №57, классный руководитель Наталья Егорова



В музее «КАМАЗа» школьники узнали, что могут вписать свою строчку в историю крупнейшей машиностроительной компании

очень сложное по тем временам, в пусконаладочном режиме работало, и учиться приходилось прямо при производстве. Всё время в рабочем халате. Не была задача — надо сдать! И сдали ведь, пошли машины с конвейера!

Я на «КАМАЗ» приехал в 1975-м по вызову — как специалист, до этого 20 с лишним лет отдал Орско-Халиловскому металлургическому комбинату. Прокатчик, неполных 16 лет пошёл работать (нас у матери четверо было, отец на фронте в 42-м погиб), потом при комбинате закончил техникум — филиал московского металлургического вуза, был старшим мастером по прокату и уезжать вообще-то не собирался. Но заболела жена — надо было менять климат. И мы поменяли — и климат, и всю свою жизнь, о чём ничуть не жалею. Квартиру здесь через полгода дали. Горжусь, что был причастен к великой камазовской стройке, к биографии первых автомобилей. Работал и кузнецом, и мастером, и заместителем начальника производства корпуса, и начальником производства КПК-3. О карьере не задумывался: где был нужен — туда и направляли, старался хорошо делать свою работу, в меру сил и способностей. До сих пор во сне, бывает, и катаю, и штамную. ...

Как дети выросли, признаюсь, и не заметил. Старший сын потом кузнецом работал, младший — кадровый офицер. Сейчас уже внуки, правнучка и два правнука есть. Жаль только — здоровье подводит, вот и на торжественный митинг к 40-летию по этой причине прийти не смогу. Но мыслыма я тоже буду там, со всеми вами.


Виктор Фёдорович Лоскутов, заместитель директора ПРЗ по техническому контролю:

— В 1976 году я был слесарем, а также секретарём комсомольской организации цеха. За активную общественную работу и монтаж импортного оборудования меня вместе с пятью-шестью товарищами направили на важнейшее событие — сборку первого камазовского грузовика.

Этот день помню очень хорошо. В цехе было много людей. Камазовцы облепили подвесные толкающие конвейеры так плотно, что возникало опасение — выдержит ли нагрузку сетка, на которой они стоят. На митинге присутствовали Фикрят Табеев, первый секретарь Татарского обкома КПСС, первые лица страны.

Нам вручили ключ, мы чисто символически завинтили на раме три-четыре гайки. Но главное, мы наконец увидели наш грузовик во всей красе: алый, блестящий, большой. До этого в стране у нас только «ЗИЛки» и «МАЗы» ездили. Событие было волнующее, и все мы были такими окрылёнными!

Вскоре из слесарей меня выдвинули на должность мастера, затем я стал начальником участка и постепенно досрочно до начальника производства, затем до заместителя директора. На «КАМАЗе» при должном таланте и старании каждый может добиться многого.



Валерий Григорьевич Эпов проработал на «КАМАЗе» 38 лет и ушёл на пенсию с завода двигателей. Он стал свидетелем и участником ключевых моментов жизни автогиганта: сборки первого двигателя в декабре 1975 года и сборки первого КАМАЗа:

— 16 февраля 1976 года меня, испытателя двигателей и победителя соцсоревнования, делегировали на торжественную сборку первого КАМАЗа. От нашего завода на митинг направили около 20 передовиков. В то время перевозку заводчан на мероприятия автобусами не организовывали, все были молодые, задорные, шли на сборку пешком. День был морозный. К автосборочному ото всех заводов стекались люди, толпами, группами. Всё происходило в главном корпусе, на первой ветке. Второй ещё и в помине не было. На заводе был ажиотаж, народу очень много, все весёлые. Великий день был для нас.

Вскоре Валерий Эпов стал мастером и постепенно досрочно до должности начальника арматурно-сборочного производства, а за свой труд был удостоен ордена Трудового Красного Знамени.

ИСТОРИИ ЛЮБВИ

Немного чуда на автомобильном

Анжелика АКУЕВА

В октябре 2015 года камазовцы везли с республиканского конкурса «Наше время — Безнен заман» Гран-при. Номера в исполнении артистов «КАМАЗа» — представителей автомобильного, прессово-рамного, литейного заводов, ЛЦ и других подразделений — покорили жюри конкурса. Все были нереально, фантастически счастливы. А танцор Дамир Загитов и вокалистка Венера Валиуллина, участники нашей команды, были счастливы вдвойне — они только что решили пожениться.

Чудо 1

Инженер ОАЭСП Дамир и штамповщица цеха мягкой обивки и пучков проводов Венера встретились полгода назад в заводской самостоятельности. И это было невероятным совпадением. Венера с детства любила петь, много выступала — логично, что она пришла в заводской вокальный коллектив «Ялкин». А вот Дамир никогда не интересовался танцами, вообще избегал сцены и творческих талантов в себе не растил. И вдруг, когда в начале 2015 года на заводе объявили набор желающих заниматься в творческих коллективах, он внезапно решил попробовать танцы. Сам себе молодой инженер объясняет внезапный интерес к искусству так: учёба закончилась, времени стало побольше, решил попробовать. Дамиру новое увлечение сразу пришлось по вкусу. Трудно не было, было очень страшно, особенно в первый раз,

на сцене. Новое хобби понравилось не только Дамиру. Мама, Марьям Загитова, тогда ещё не ушла на пенсию, работала на автомобильном, увидела выступление сына и похвалила: «Хорошо, улым, получается у тебя».

И началась у Дамира новая жизнь: репетиции, выступления — то поездка в Йошкар-Олу с концертом для подшефной военной части, то постановка к 9 Мая. Концертов и мероприятий много, и танцев много — только успевай учить.

— Чтобы танцевать, нужно быть в хорошей форме. Пришлось физически развиваться, заниматься растяжкой, тренировать выносливость. Наш хореограф и руководитель коллектива «Премиум» Динара Зекунова организует группу здоровья, — говорит Дамир. — Занятия обычно у нас в обед, и после них в теле лёгкость, чувствуешь себя освежённым.

Чудо 2

Когда завод начал подготовку к Сабантую, по сценарию потребовался парень, хорошо говорящий по-татарски. Дамир подходил идеально — высокий, обаятельный, с правильной речью. На первом же обсуждении сценария Дамир обратил внимание на улыбчивую брюнетку, и — это было очевидно — она на него тоже. И именно эта девушка, Венера, оказалась его партнёршей по сценке, девушкой его героя. Теперь все вечера они проводили вместе — репетиции. Девушка и так сильно успела очаровать танцора милой улыбкой и сияющими глазами. А уж когда Венера запела лирическую песню «Гармунчыга», Дамир понял, что окончательно пропал.

Чудо 3

После Сабантуя Дамир и Венера уже считались парой. Много общались на репетициях, гуляли, ездили на одно из романтических мест в округе — Красный Ключ. А перед поездкой на первый свой республиканский конкурс «Безнен заман» Дамир загадал: если выиграем — сразу же сделаем Венере предложение. Танец камазовцев «Мелодии древней степи» стал лучшим на фестивале в номинации «Хореография», камазовцы получили Гран-при и звезду, названную в честь «КАМАЗа». А дальше вы знаете.

— Они очень быстро влились в коллектив, невероятно приятные, милые, открытые и улыбчивые ребята, — говорит о молодых артистах начальник бюро по работе с персоналом Ав3 Надежда Ткаченко.

— В жизни мне улыбаться легко, а вот на сцене... Там я крайне сосредоточен, и от этого напряжения улыбаться трудно. Но я над этим



Дамир Загитов и Венера Валиуллина на автомобильном заводе нашли работу, хобби и любовь

работают! — хохочет Дамир.

В декабре у пары был никях, весной планируют свадьбу и думают пригостить красивый свадебный танец. Им с большим уже сценическим опытом это труда не составит.

МИР УВЛЕЧЕНИЙ

КАМАЗ своими руками

Анжелика АКУЕВА. Фото: Виталий Зудин

Ученик школы № 45 Айдар Минеев вернулся с республиканской олимпиады по технологии с призовым местом. На состязание в Казани девятиклассник-автомоделист возил КАМАЗы, сделанные своими руками. Его модели умеют светить фарами, поворачивать и разогнаться до 25-35 километров в час. Правда, строить их приходится дольше, чем настоящий КАМАЗ — на последние две работы у него ушёл год.

— Мои дедушка Роберт и бабушка Энже Гильметдиновы всю жизнь работали на «КАМАЗе», — рассказывает Айдар. — С детства я постоянно слышал от дедушки рассказы о нашем грузовике, его устройстве, элементах. Впечатлений мне добавляли успехи команды «КАМАЗ-мастер». Но в нашем городе я не нашёл ни одной движущейся модели КАМАЗа и решил исправить это, построить такой грузовик самостоятельно.

— Айдар у нас всегда такой активный, — смеётся Владимир Кочнев, преподаватель технологии школы № 45. — Как в пятом классе пришёл ко мне на урок, сразу начал вопросы задавать, всем интересоваться, заявив, что хочет участвовать в конкурсах.

Первый свой КАМАЗ — модель гоночного грузовика — Айдар сделал в 13 лет. Корпус автомобиля склеен из пластиковых досок для детского творчества — на таких обычно малыши лепят из пластилина. В качестве альтернативы педагог и школьник рассматривали металл и фанеру, но металл труден в обработке, фанера может покоробиться, поэтому остановились на самом доступном материале из магазина канцелярских товаров. С этой работой Айдар стал победителем инженерного фестиваля КАИ в номинации «Автомобилестроение».

Следующими работами стали КАМАЗ-5490 и КАМАЗ-4911 «Экстрим». Чертежи девятиклассник строил по картинкам в интернете, на корпус пошли обрезки рекламного пластика, а колёса для КАМАЗа-5490 сделаны на 3D-принтере — с технологией помог коллега Владимира Кочнева из школы № 53 Халим Алмаев.

Внутри каждой машины — множество секретов и технических находок. Например, карданный вал сделан из пластиковой крышечки от бутылки. Шестерни моста — из элементов рыболовной катушки. Пригодились даже пружины от будильника. Самая дорогая часть модели — электроника — школьнику была не по карману. И тогда Айдар лично пошёл на приём к местному депутату, показал

свой проект и вернулся с одобрением и деньгами на электронную начинку, механизмы и аккумуляторы.

— Одарённые дети есть, но многие ленятся. Айдар не такой. Он мне может в 10 вечера позвонить, спросить совета или напомнить, чтобы я принёс обещанную деталь. Талантам надо помогать, бездарности пробьются сами, — уверен Владимир Кочнев. Команда его учеников на том же инженерном фестивале заняла первое место, а грамотами увешан весь кабинет.

А у Айдара Минеева уже есть следующая задумка — построить КАМАЗ полностью по своим чертежам, грузовик будущего.



Преподаватель технологии школы № 45 Владимир Кочнев и Айдар Минеев, который мечтает конструировать КАМАЗы



Вспомогательный карданный вал — часть его сделана из пластиковой крышечки от бутылки

мы вместе обсуждаем вопросы, советуемся. Штудировать перед игрой энциклопедии я не вижу смысла, лучше прочесть научно-популярные работы. Ведь интеллект — это не только знания, но и память, и быстрота реакции. Кофе, чая, шоколада или других стимуляторов мы перед игрой не принимаем. А лучший способ активизировать работу мозга нам подсказали сами организаторы игр — оказывается, полезно приседать.

ны «Что? Где? Когда?», так и вопросы «от мэтра» (из коллекции знатока Бориса Бурды), и даже так называемые вопросы-«тробы» — задания, которые не смог одолеть никто.

Участник команды ПРЗ, 23-летний инженер Александр Лищенко, завоевал титул лучшего игрока марафона.

— В этом году личный зачёт проводили в новой, тестовой форме. Думаю, это помогло мне опередить соперников. У нас очень дружная команда,

Одолели марафон

Анжелика АКУЕВА

Чтобы мозг лучше работал, нужно приседать — считают лучшие умы города.

Команда ПРЗ завоевала первое место в городском интеллектуальном марафоне среди работающей молодёжи, который состоялся на базе «Росинка». Марафон, согласно своему названию, действительно представлял собой

многочасовое соревнование и затянул игроков на два дня почти без перерывов. Игры, конкурсы и презентации шли даже ночью.

Организаторы подготовили командам как стандартные вопросы в стиле виктори-

ФОТОКОНКУРС

Снег и радость

На заводе двигателей проходит сезонный фотоконкурс «Лучший зимний день». Любый желающий может разместить фото в специальном альбоме заводской группы «Вконтакте». «К конкурсу допускаются только работники «движков», — уточняют организаторы. — Победителя ждёт приз от администрации завода».

Итоги конкурса подведут 16 февраля, а мы можем увидеть зимние радости дизелистов уже сейчас.



Семья Фатхиевых — Роза Данифова из цеха 077 и Ренат Рафакевич из цеха 103 вместе с детьми назвали это уютное фото «Человек создан для счастья, как птица для полёта».

Рузиля Фаттахова-Валимухаметова из цеха 417 прислала снимок под названием «Встреча с чудом».



СПОРТПЛОЩАДКА

День лыж

13 февраля в Набережных Челнах состоится «Лыжня России».

Большой спортивный праздник проводится в стране с 1982 года и в этот раз охватит 72 региона. Стартует всероссийское соревнование в 9.40 в парке «Прибрежный», торжественное открытие запланировано на 11.15.

Протяжённость трассы

будет зависеть от подготовленности участников. Так, любители спорта пройдут дистанцию от двух до трёх километров, а профессионалы более длинные дистанции на три и пять километров. Среди участников меро-

приятия будут определены самый молодой и самый опытный участники, а также самая спортивная семья.

Для участия в «Лыжне Татарстана» необходимо зарегистрироваться в мандатной комиссии, которая будет работать с 9 по 12 февраля в Шахматно-шашечном клубе.

ИГРЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛОВ



Интеллектуалы с ПРЗ честно заработали приз — три килограмма монет

ЗАГЛЯНИТЕ!

В центре — люди

К юбилею в фойе Ав3 организована экспозиция достижений.

Здесь представлены уменьшенные копии моделей основных автомобилей, кубки и грамоты, завоеванные на спортивных аренах. Немало наград принесли в копилку заводских достижений артисты художественной самодеятельности. На фестивале «Автоград» знатоки всегда с нетерпением ждут программы автосборщиков, умеющих удивить звонкими голосами солистов, проникновенным исполнением любимых песен, задорными танцами.

Но центральная часть экспозиции посвящена людям, прославившим родной

завод трудовыми успехами. Организаторы нашли место в экспозиции не только для биографии предприятия, но и для списка заводчан, удостоенных государственных наград. В нём фамилии хорошо известных людей: Шауката Хамитовича Хуснутдинова, который был участником сборки не только первого, но и миллионного КАМАЗа, Николая Матвеевича Сморжука (на фото справа) под руководством которого много лет работает главный сборочный конвейер, мастера цеха карданных валов Валентины Пантелеевны Семьи.



На минутку остановились здесь, чтобы окинуть взглядом победную биографию предприятия, начальник производства мостов Владимир Самуткин (первый слева) и главный технолог завода Валерий Торгашов (в центре). Этим руководителям тоже есть что вспомнить: они трудятся на заводе более 30 лет

С первого шага

Юбилей своего предприятия автосборщики отметят выставками, творческими конкурсами и соревнованиями.

Экспозицию достижений, развёрнутую на первом этаже, дополняют фотовыставка, а также альбомы и стенгазеты, представленные на конкурс среди подразделений завода «Как молодцы мы были». На кадрах — та самая маленькая пристань, растущие заводские корпуса и решительные лица молодых, прибывших в Набережные Челны открыть новую страницу своей биографии.

Блеснуть знаниями об истории завода смогут команды подразделений, которые примут участие в интеллектуальной игре «Судьба «КАМАЗа» — моя



судьба». В их составе накануне праздника будут играть руководители, профсоюзные лидеры, ветераны завода и молодые работники. Своими впечатлениями, рассказами о близких и родных могут поделиться в соцсетях дети работников Ав3.

На этой неделе стартует первенство по мини-футболу среди подразделений завода. О своём участии уже заявили восемь команд. Итоги первенства будут подведены в марте.

ТЁПЛАЯ СТРОКА

Спасибо за поддержку!

Наша семья хотела бы поблагодарить всех камазовцев, близко к сердцу принявших нашу ситуацию. Заболел мой муж, Ринат Рафаилович Исламов, более 10 лет работавший водителем в ТФК «КАМАЗ», срочно понадобились деньги на дорогостоящее лечение. Своих накопленных средств не хватало, и мы обратились за помощью к руководству компании и в профком. Никто не остался безучастным, солидную сумму нам выделили по линии Фонда социальной помощи «КАМАЗа», и многие люди, даже незнакомые, увидев объявление, перечислили на наш счёт разные суммы, кто сколько мог. Мы были рады каждому рублю.

В конце прошлого года в Казани мужа прооперировали московские врачи. Сейчас он проходит курс реабилитации. Надеемся на его выздоровление и возвращение в строй. И поддержка камазовцев — не только денежная, но и моральная — для нас очень важна.

Ещё раз — большое спасибо всем, кто откликнулся и помог нам. Особая благодарность за чуткость и внимание сослуживцам мужа.

Зульфира Исламова

СОБОЛЕЗНОВАНИЕ

1 февраля на 68-м году жизни скоропостижно скончался **РЫСИН Григорий Борисович**, бывший заместитель начальника УОП по проектным разработкам (управление организации производства «КАМАЗа»), в настоящее время ЦИКТ.

Г.Б. Рысин пришёл на «КАМАЗ» в 1972 году инженером-программистом после окончания МГУ. С 1976 по 1978 год работал начальником отдела по разработке задач управления основным производством. Под его руководством была разработана одна из самых востребованных на заводах «КАМАЗа» автоматизированных систем — ККП «Контроль хода сборочного производства». С 1978 по 1988 год Рысин работал заместителем начальника управления по проектным разработкам. С 1994 года жил и работал в Москве.

Скорбим в связи с кончиной Г.Б. Рысина и выражаем глубокие соболезнования родным и близким.

Работники и ветераны УОП (ЦИКТ)