

ВЕСТИ КАМАЗА

16+



«Тебе наше сердце, КАМАЗ!» — на заводе двигателей юбилей: первому камскому мотору 40 лет

ТЕХНОЛОГИИ

В чём сила моста?

Текст и фото: Анжелика АКУЕВА

На заводе двигателей готовятся к запуску новой линии обработки конических шестерён. Современный комплекс оборудования может произвести до 60 тыс. шестерён в год при 20-сменной рабочей неделе.

Сейчас цех 201 завода двигателей больше похож на не на производственный цех, а на медицинский центр. Он заставлен светлыми кубами оборудования, блестит нежелезкой специальной тары, обзавёлся собственной лабораторией. До запуска осталось немного.

О том, что работа ещё не окончена, напоминают лишь импровизированные рабочие столы из пустых ящиков. Недавно в этой таре везли оборудование, а сейчас приспособили под ноутбуки настраивающие программное обеспечение. Идут пусконаладочные работы.

— Роботизированный комплекс обработки шестерён был закуплен в рамках освоения проекта «Мосты». Комплекс состоит из 14 еди-

ниц основного и четырёх единиц вспомогательного оборудования, — рассказывает о современной начинке цеха начальник производства коробки перемены передач и запасных частей двигателя Марсель Мингалиев. — Комплекс обрабатывает три вида шестерён на семейство тяжёлых грузовиков КАМАЗ-6520.

Оборудование разбито на четыре производственных ячейки. В каждой ячейке три станка, связанных автоматизацией Promot. Она обеспечивает загрузку, разгрузку и перемещение деталей во время обработки.

Одна половина оборудования занята «сырым» потоком, то есть обработкой заготовок с кузнечного завода, вторая половина работает с «калё-

ным» потоком — с шестернями, уже прошедшими закалку в термических печах. Оборудование для «сырого» потока выполняет токарные и зубофрезерные работы, оборудование для «калёного» потока делает твёрдое точение и зубошлифовку. Теперь на обработку одной шестерни потребуется 12 минут вместо 70-80 минут при устаревшей технологии.

— От качества конических шестерёнок зависит качество всего моста. Какого качества они, такого качества и будет мост. Мы ушли от технологии притирки к технологии зубошлифовки, что позволит увеличить качество, прочностные свойства моста, а значит, и повысить нагрузку на автомобиль КАМАЗ, — рассуждает Марсель Мингалиев.



Огромный комплекс оборудования связан в единую локальную сеть



Так работает прибор для определения параметров

Шуп и деталь

минут считывает всю геометрию готовой шестерни и выдаёт диаграмму на бумаге. Второй измерительный центр проверяет пятно контакта шестерён — правильность зацепления деталей.

— Чем лучше пятно контакта, тем лучше зацепление, нет стука, нет износа, выше ресурс моста, — говорит



Виктор Сегал, ведущий инженер-технолог.

После лаборатории готовые шестерни отправятся на автомобильный завод на сборку мостов. Начать работу новый комплекс должен в феврале 2016 года.

Другие материалы, посвящённые 40-летию с начала выпуска первого двигателя, — на стр. 2-3.

ЗНАЙТЕ НАШИХ!

Молоток? Молоток!

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ. Фото: Ильядар ХУСНУТДИНОВ

С победой вернулся в минувшую субботу из Казани, с ежегодного республиканского конкурса «Лучший по профессии», фрезеровщик кузнечного завода Фанис Закиев.

Он и ещё четверо молодых камазовцев: Дмитрий Майоров — слесарь-инструментальщик литейного завода, Василий Иванов — ведущий инженер-технолог завода двигателей, Айнура Ямиев — токарь кузнечного завода и Игорь Сапарин — электросварщик на автоматических и полуволновых машинах ПРЗ — составили в мастерстве по основным машиностроительным специальностям со своими коллегами из Казани, Альметьевска, Нижнекамска и других городов. Наши ребята заняли высокие строчки в рейтинге. Но шире всех в этот день удача улыбнулась именно Фанису. Приз за первое место — дрель.

В хозяйстве сгодится!

— Два года назад уже выступал на таком конкурсе как победитель камазовского этапа, занял тогда по РТ третье место, — объясняет свой успех молодой человек. — Опыт появился. С теоретической частью справиться было не так сложно. По практической нужно было изготовить деталь — молоток — по чертежу. Каждый участник лишь номером маркировал своё изделие. По сложности конкурсное задание можно назвать средним. Такие детали, как державка, нож, матрица, которые делаем на заводе на своём рабочем месте, — куда более сложные, точные, и из более твёрдого

металла. Просто на конкурсной площадке казанского политехнического колледжа (где мерялись силами фрезеровщики — **О.Ж.**), станки другие — более современные, кнопочные, и инструментов минимум, всего две фрезы. Здесь-то у меня арсенал побогаче, минут за 40 всё было бы готово. На конкурс свои штангенциркуль и угломер с собой пришлось захватить для замеров.

Полтора часа давалось на республиканском конкурсе молодым фрезеровщикам на выполнение практики. Соперники сетовали — мало, а Фанис уложился за час. И с теорией, если без лукавства, не всё так про-

сто: наш фрезеровщик имеет высшее образование, в 2013-м окончил ИНЭКА по специальности «Технология машиностроения».

— Мы пришли сюда, на кузнечный, в 2011 году по направлению Центра занятости — на стажировку. И остались, — рассказывает он свою недлинную заводскую биографию, и я удивляюсь: почему — «мы»?

— Потому что вместе с братом, Рамисом, — улыбается Фанис, и рядом возникает его точная копия. Оба до 9 класса учились в математическом классе 26-й гимназии, потом в автомеханический техникум поступили, вместе и вуз заочно окончили. Рамис тоже в камазовском конкурсе выступал, по результатам немного уступил брату.

— 20 декабря четыре года исполнилось, как Закиевы на 7-й участок в ШИК, в 714-ю бригаду пришли, — рассказывает старший мастер Мансур



Фаниса Закиева в ШИКе поздравили специальным плакатом

Зарипов. — Оба толковые, сразу поставили их на рабочие места, наставник им достался замечательный — Нурвахит Нурисламович Харисов. Работа фрезеровщика — одна из самых сложных, но парни быстро освоились. Немногоосновные, трудолюбивые, исполнительные — дважды объяснить ничего не требуется. Отличных сыновей вырастила Фания Гайфутдиновна Закиева, пре-

жде работавшая у нас на заводе водителем погрузчика. Рамис пятый разряд получает, а у Фаниса уже шестой. Надеемся, если ещё конкурсы будут, он достойно представит и наш завод, и «КАМАЗ». Кстати: первой поздравила Фаниса с победой мама — позвонила, когда конкурсанты возвращались домой в Челны. Лучшего подарка к Дню матери она бы и пожелать не могла!

НОВОСТИ

Про газ — считай, про КАМАЗ

На прошлой неделе в Казани состоялось выездное заседание Комитета Государственной Думы по энергетике. Главной темой стали проблемы стоимости и качества моторного и газомоторного топлива. В работе приняла участие депутат Госдумы, член Комитета по промышленности Альфия Когогина.

Затронув тему совершенствования законодательной базы для развития отечественного рынка ГМТ, Альфия Гумаровна предложила создать рабочую группу из представителей Минэнерго, Газпрома и Комитета по энергетике — в целях ускорения работы над важной законодательной инициативой. Речь идёт об исключении автозаправочных станций, предназначенных для осуществления заправки транспортных средств природным газом, из категории опасных производственных объектов.

Депутат констатировала позитивные эффекты государственной программы 2013–2015 годов по закупкам газомоторной техники — как для производителей, так и для потребителей, но отметила её «рывный характер», что не позволяет муниципалитетам планировать такие покупки, а производителям иметь прогнозируемую загрузку производства. Для решения проблемы она предложила вывести эту меру из антикризисного плана Правительства и утвердить её сроком на пять лет.

Что касается вопроса ценообразования стоимости газомоторного топлива, Альфия Когогина добавила: «Рынок потребления компримированного газа в России только формируется, нуждается в господдержке, поэтому прежде чем поднять цену на газовое топливо, необходима взвешенная дискуссия всех заинтересованных сторон: производителей и эксплуатантов газомоторной техники, а также поставщиков природного газа».

Спасибо от Президента

Целый ряд участников и организаторов III Национального чемпионата WorldSkills Russia-2015 заслужили благодарственные письма Президента РТ. Среди них — совсем не чужие «КАМАЗу» люди.

Так, за достижение высоких результатов благодарность Президента РТ объявлена студенту ГБПОУ СПО «Технический колледж им. В.Д. Поташова» Равилу Загратдинову. За большой вклад в подготовку сборной республики к чемпионату благодарность объявлена также директору техколледжа Петру Кудряшову и преподавателю дисциплин профессионального цикла Ринасу Султанову.

На высшем уровне

Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев утвердил оргкомитет по подготовке и проведению мирового чемпионата по профессиональному мастерству по стандартам WorldSkills-2019 в Казани.

Согласно распоряжению, опубликованному на сайте Правительства РФ, в состав комитета вошёл и генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин. Также в составе оргкомитета — Президент Татарстана Рустам Минниханов, министр по делам молодёжи и спорту РТ Владимир Леонов, мэр Казани Ильсур Метшин и другие руководители госкорпораций, предприятий. Возглавила оргкомитет зампреда Правительства РФ Ольга Голодец.

АНОНС

Качество в теории и на практике

На будущей неделе, 8 и 9 декабря, в нашем городе состоится III Межрегиональная конференция «Качество — основа конкурентоспособности современного автопрома». Она запланирована в рамках традиционных в Татарстане Дней качества.

В работе конференции примут участие руководители Минпромторгов РТ, эксперты из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, других городов, а также представители отечественных, зарубежных фирм и совместных предприятий.

В первый день на площадке ИТ-парка на пленарном заседании участники намерены обсудить такие вопросы, как перспективы развития автомобильной промышленности до 2020 года, импортозамещение как стимул повышения качества автокомпонентов. Темами докладов заявлены также новая версия стандарта ИСО 9001, опыт развития поставщиков в стране, кластерное развитие и другие. Руководители камазовских подразделений познакомят гостей с передовыми технологиями по обеспечению качества выпускаемой продукции, расскажут о планировании качества в перспективном модельном ряде автомобилей.

Программа второго дня предусматривает посещение предприятий, внедривших современные системы менеджмента на основе требований международных стандартов. Участники побывают на автомобильном, пресово-рамном заводах, на площадках ООО «ЦФ КАМА» и «Кюор Бремзе КАМА», а затем обсудят актуальные вопросы в формате тематических «круглых столов».

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Большая гонка: тур третий

Завершился второй этап конкурса для поклонников команды «КАМАЗ-мастер» «Большая гонка». Впереди ещё четыре вопроса и розыгрыш главного приза — модели спортивного «КАМАЗа» с автографом Владимира Чагина.

Напоминаем правила: Каждую неделю мы публикуем один вопрос, связанный с историей и жизнью «КАМАЗ-мастера». Среди участников еженедельно разыгрывается промежуточный приз от «КАМАЗ-мастера» — сувенир с символикой команды. Главный приз получит участник, на-

бравший больше всего правильных ответов (в случае, если финалистов будет несколько, приз будет разыгран между ними).

Ответы на вопрос этой недели мы принимаем только в социальных сетях ПАО «КАМАЗ» до 9 декабря, строго до 24.00. Приз будет разыгран с помощью генератора

чисел.

Условия конкурса полностью опубликованы в официальной группе ПАО «КАМАЗ» http://vk.com/kamaz_officialgroup. Ответы нужно присылать в личные сообщения <http://vk.com/prkamaz>.

«Большая гонка» продолжится!

Третий вопрос:

В каких трёх месяцах родилось больше всего членов команды «КАМАЗ-мастер»? Перечислите все три.

Правильный ответ на вопрос второго тура: экипаж Антона Шибалова, именно с ним ездит зайчик по имени Куян.

Угадать правильный ответ некоторым участникам помогла логика. «Айрат Мардеев возит белку из «Ледникового периода», подаренную сестрой. Эдуард Николаев возит медвежонка. Каргинов как-то сказал, что не возит ничего. Зайца возит экипаж Антона Шибалова», — рассудил Евгений Михайловский и дал верный ответ. Правильно ответил и Эдик Валеев: «Талисман — заяц Куян, с ним экипаж Антона Шибалова и в этом году рассчитывает на победу. Удачи ему и всей команде!» Полный список тех, кто дал правильный ответ, ищите в официальной группе ПАО «КАМАЗ» ВКонтакте. Сувенир от команды на этот раз получит **Иван Воронин**.





ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

ЮБИЛЕЙ

«Сердце», в которое мы верим

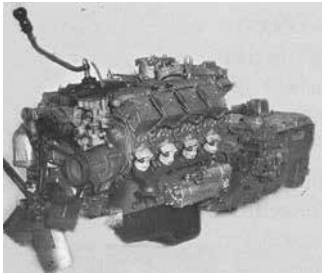
За 40 лет своей жизни камазовский двигатель менялся не раз: совершенствовались его производственные показатели, улучшалось качество.

Разработка перспективных дизельных двигателей мощностью 150-200 л.с. была поручена конструкторам Ярославского моторного завода. Так родился проект восьмицилиндрового V-образного двигателя с индивидуальными алюминиевыми головками цилиндра, задним расположением шестерён газораспределения, который имел также V-образный топливный насос высокого давления, топливные форсунки, вынесенные из-под крышки головки, уплотнение газового стыка стальной прокладкой, встроенные компрессор пневмотормозов и насос гидросилителя руля с шестеренчатым приводом.

Однако разница между образцом, полученным с ЯМЗ, и первым двигателем, вошедшим в историю, значительная. В ходе конструкторских работ было вынесено около 2000 уточняющих конструктивных предложений по двигателю, в том числе пришлось изменить литраж и оборотность.

— Благодаря первому двигателю КАМАЗ-740 произошла настоящая революция в развитии транспорта Советского Союза — «дизелизация автотранспорта страны», — вспоминает начальник арматурно-сборочного производства завода двигателей Николай Васяев. — Дизельные двигатели пришли на смену бензиновым моторам: они оказались более надёжными, экономичными. Упростилось и их сервисное обслуживание.

До следующего этапа — двигателя уровня «Евро-1» — прошло почти 20 лет. Но это не значит, что изменений не происходило. Работы над совершенствованием двигателя шли постоянно. Уже в 1978 году перед «КАМАЗом» была поставлена очередная задача — модернизация существующего двигателя, не требующая коренной



Первый двигатель КАМАЗ-740, произведший революцию в развитии транспорта страны

перестройки оборудования, как, например, применение турбонаддува, форкамерного зажигания и электронного регулирования. В результате был внесён ряд изменений. Из наиболее значимых — создание турбокомпрессора ТКРН-1 со скоростью вращения вала 90 тыс. оборотов в минуту. Первые наддувные двигатели, серийное производство которых началось в 1984 году, получили название «КАМАЗ-740З».

— Ещё до пожара начались работы по созданию двигателей уровня «Евро-1», — продолжает Николай Андреевич. — Это была некая промежуточная веха, которая дала заводу очень тяжело. Время разработки «Евро-1» совпало с пожаром на заводе, с финансовыми трудностями. Нужно было не только восстанавливать предприятие,



«Сердце» КАМАЗа продолжают совершенствовать

улучшенной модификации и подготовка к сертификации дизелей «Евро-2». На завод поступило новое оборудование, начались работы по внедрению автоматизированной системы управления предприятием на базе международного стандарта MRP II, а также системы управления качеством в соответствии со стандартами ИСО-9000. К концу 1990-х годов завод двигателей окончательно возродился и в новое тысячелетие вступил уже с новым дизелем — начался массовый выпуск двигателей «Евро-2».

— Мощность дизеля была увеличена уже до 360 л.с., — говорит Николай Васяев о «Евро-2». — Это семейство включало шесть моделей восьмицилиндровых двигателей с турбонаддувом и охлаждением наддувочного воздуха. Был увеличен крутящий момент, уменьшен

ятю завоевать основную долю рынка.

А на испытательных стендах НТЦ в начале 2000-х годов уже рождалось новое поколение моторов, соответствующее требованиям «Евро-3». Сформировались новые подразделения, в частности, цех по производству новых изделий, в котором начали изготавливаться основные алюминиевые и чугунные детали, системы выпуска и охлаждения двигателя и т.д.

С 2008 года и по сей день на заводе выпускают различные модели двигателей уровня «Евро-4», которые применяют для многих видов грузового и пассажирского транспорта. Их мощность доходит уже до 450 л.с., они надёжнее и экономичнее, а от предшественника «Евро-3» отличаются аккумуляторной системой топливоподачи Common Rail. Помимо дизельных двигателей, успешно освоено производство газовых моторов, количество заказов на которые растёт с каждым месяцем.

— Очередным этапом развития двигателя станет переход к стандартам «Евро-5» и выше, и произойдёт это совсем скоро, — отмечает Николай Васяев. — За 40 лет наш двигатель доказал, что он востребован не только в России, но и в других странах. А значит, будем продолжать совершенствовать «сердце» КАМАЗа, в долгую жизнь которого мы верим!

За 40 лет камазовский двигатель доказал, что он востребован не только в России, но и в других странах.

но и создавать мощности для выпуска двигателей классов «Евро-1» и «Евро-2». Наш коллектив справился с этой нелёгкой задачей.

Безусловным достижением 1996 года считается начало сборки двигателей «Евро-1»

расход топлива. Стали применяться новые материалы. И, чем мы по праву гордились, данный продукт производили с большой локализацией, то есть большинство деталей делали на «КАМАЗе». Эти двигатели позволили нашему предпри-

ПЕРСПЕКТИВЫ

«Евро-5» не за горами!

Как ведутся работы по созданию новых моторов, соответствующих стандартам «Евро-5» и выше, рассказал заместитель главного инженера по реинжинирингу Фёдор Назаров:

— В мировом автомобилестроении в настоящее время наблюдается несколько тенденций: смещение спроса от двигателей V8 к рядным R6, увеличение мощности двигателей, рост рынка грузовых автомобилей с газовыми двигателями и переход на двигатели экокласса «Евро-5» и «Евро-6».

Чтобы удержать место лидера в производстве двигателей к грузовым автомобилям, руководством «КАМАЗа» решено разработать семейство перспективных шестицилиндровых рядных двигателей рабочим объёмом 12 литров с повышенными потребительскими свойствами, соответствующих перспективным требованиям



Новый мотор КАМАЗа

ваниям по безопасности, надёжности, топливной экономичности и экологии. Этот проект открыт в 2014 году и предусматривает организовать производство таких двигателей на заводе двигателей.

За прошедший год можно подвести первые итоги. Уже изготовлены и получены первые образцы рядного двигателя. В данный момент ведутся работы по привязке двигателя в составе автомобиля. Заводы «КАМАЗа», участвующие в проекте, приступили к технологической подготовке производства. И в первую

очередь, завод двигателей. Здесь будет освоена механическая обработка, сборка, испытание, мойка, окраска более 50 наименований деталей. Для производства основных деталей — блока головки цилиндров, коленвала, маховика с ободом, а также для сборки и испытания двигателя уже детально проработаны чертежи, готовы все необходимые технические задания для закупки оборудования и инструмента. В ближайшие месяцы планируется заключение контрактов на поставку оборудования для основных деталей двигателя.



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Юбилейная хроника

1970 год. Создана дирекция завода двигателей с местом пребывания на время проектирования в Ярославле. Изготовлены 18 опытных образцов двигателей с нижним расположением распределительного вала. Затем была предложена конструкция модели дизель-мотора с верхним расположением распредвала. Этот прототип и был взят за основу.

1971 год. Выбраны варианты окончательной компоновки главного и термодинамического корпусов. Начато строительство главного корпуса завода, монтаж укрупнённых блоков покрытий.

1973 год. Полностью построен главный корпус завода двигателей.

1974 год. На заточном участке цеха картеров смонтирован первый плоскошлифовальный станок. Начало монтажа технологического оборудования предприятия.

1975 год. Монтаж первой автоматической линии по обработке блоков и крышек цилиндра. 11 апреля на первом станке автоматической линии в цехе блоков и крышек начата обработка первой заготовки. 27 июля выпущена первая деталь — крышка головки цилиндра. 3 ноября цеха блоков и крышек, стальных деталей первыми на «КАМАЗе» освоили всю номенклатуру узлов и деталей (в объёме 200 машинокомплектов) для сборки наладочной партии автомобилей.

1975 год. 4 декабря собран первый камский двигатель.

1976 год. 10 января заработало сборочное производство коробки перемены передач. 19 января на ГСК отправлен первый силовой агрегат. 29 декабря государственной комиссией подписан акт о приёмке в эксплуатацию первой очереди завода. Сданы в эксплуатацию мощности дизельного производства на 115 тыс. двигателей в год.

1979 год. Собирают 100-тысячный двигатель.

1980 год. Собирают 200-тысячный силовой агрегат (если первые 100 тысяч двигателей выпущены за 3,5 года, то вторые 100 тысяч за 1,5 года).

1981 год. Госкомиссия приняла производственные мощности второй очереди «КАМАЗа». По заводу двигателей — термодинамический корпус 402.

1986 год. Собирают миллионный двигатель.

1988 год. За год выпущено 179124 двигателя (600 штук в сутки), что является максимальной величиной в истории завода.

1992 год. Начался серийный выпуск двигателей с турбонаддувом. Собирают двухмиллионный двигатель.

1993 год. Пожар на заводе двигателей 14 апреля стал трагедией для «КАМАЗа», города, республики. Принято решение о развёртывании сборки на заводе по ремонту двигателей, приняты меры по восстановлению здания завода двигателей.

1994 год. Собирают первый послепожарный двигатель КАМАЗ-7405.

1995 год. Двигатель КАМАЗ-740.11-240 впервые в России получает сертификат уровня «Евро-1».

1996 год. На базе завода двигателей и завода запасных частей создано ОАО «КАМАЗ-Дизель». Запущен главный конвейер сборки двигателей, восстановленный после пожара.

1999 год. Завод получил сертификат на соответствие двигателей нормам «Евро-2».

2000 год. Собирают 30-тысячный послепожарный двигатель.

2001 год. ОАО «КАМАЗ-Дизель» вручён сертификат о соответствии системы качества российскому и международному стандартам.

2004 год. Выпущен первый двигатель КАМАЗ 740.60-360, соответствующий нормам «Евро-3». Введена в эксплуатацию автоматическая линия по обработке поршней.

2005 год. «КАМАЗ-Дизель» перешёл на выпуск двигателей «Евро-2». Получен сертификат соответствия системы экологического менеджмента международному стандарту ИСО 14001-2004.

2006 год. Внедрение системы TPM (эффективное использование оборудования).

2008 год. Переход на выпуск двигателей «Евро-3». С главного конвейера сошёл 2500000-й двигатель — первый двигатель, соответствующий нормам «Евро-4».

2009 год. Открытие музея завода и Технического колледжа.

2010 год. Освоение новой продукции диверсификации.

2011 год. Запуск новой печи фирмы Aichelin в термодинамическом производстве. Разработан новый продукт — мини-электростанция КАМТЭС 100-1К на базе газового электроагрегата.

2012 год. Сборка раздаточной коробки РК-6522.

2013 год. Сборка силового модуля для броневых автомобилей повышенной защищённости «Тайфун». Изготовление опытной партии двигателей уровня «Евро-5».

2014 год. Старт проекта по выпуску нового шестицилиндрового двигателя. Запуск проекта реинжиниринга на «КАМАЗе». Завод двигателей — пилотный участок.

«Движки» — моя Родина!

Завод двигателей является пламенным мотором, kloчущим сердцем всего «КАМАЗа». Здесь обкатываются и внедряются самые передовые технологии в отечественном машиностроении. Успешно претворяется в жизнь программы по импортозамещению.

Всё это в конечном итоге даёт положительный результат в виде повышения качества продукции. Ведь цель у нас одна — создать конкурентоспособный на мировом рынке автомобиль и оправдать вложенные в «КАМАЗ» средства.

Новые поколения заводчан продолжают дело отцов и дедов, углубляя колею, проторенную первопроходцами завода двигателей студёным утром 4 декабря 1975 года. И это нам даёт надежду, что молодёжь сохранит тот романтический дух и традицию, сложившиеся на заводе.

Как-то я спросил старого рабочего-дизелиста, почему он не ушёл в поисках лучшей доли после пожара 1993 года, и он ответил: «Движки» — моя родина, а родину не предадут».

К этим словам присоединились бы все ветераны, отдавшие лучшие годы во имя процветания завода.

Азамт Бикмухаметов, слесарь-ремонтник, цех 534 завода двигателей

ТРАДИЦИИ

Школьникам рассказали о вечном двигателе

В преддверии 40-летия со дня выпуска первого двигателя состоялась встреча школьников со свидетелями этого события — первопроходцами. Заслуженные работники завода двигателей, почётные члены клуба первопроходцев рассказали ребятам, как приехали на «КАМАЗ», как создавали первый двигатель и как почти четыре десятилетия улучшали «сердце» КАМАЗа.

Абакар Гаджимахмудов озвучил основные вехи истории завода, вспомнил, как рождалось производство:

— Более 40 лет я работал здесь, помню начало строительства завода, знаю, чем сейчас завод живёт, — обратился к ребятам Абакар Гараевич. — Первые двигатели в ручном режиме собирали, потом уже была запущена автоматизированная линия сборки. Сейчас мощность двигателей, по сравнению с теми, первыми, выросла вдвое...

Алексей Антипов поведал о становлении цеха сборки и испытания коробки перемены передач:



Василий Макаров рассказал, как плодотворно и интересно протекала жизнь заводчан, как молодые комсомольцы преодолевали трудности и помогали друг другу

— Наш цех первым закончил установку и монтаж оборудования, в документе о готовности первой очереди завода стоит моя подпись, — с гордостью отметил Алексей Павлович. — И вообще цех всегда добивался больших успехов — работы мы никогда не боялись!

— Приехав в Набережные Челны посмотреть, как «КАМАЗ» строится, — начал свой рассказ Василий Макаров. — На ГЭСе, возле бывшего кинотеатра «Чулпан» стояли вагончики — отделы

кадров. Читаю: ПРЗ, РИЗ, ЛЗ, КЗ — сплошные аббревиатуры! И вдруг вижу на одном из вагончиков надпись «завод двигателей». Конечно, туда и пошёл... Молодой был тогда, романтики хотелось, а тут слово такое — двигатель! Двигатель автомобиля, двигатель прогресса, вечный двигатель...

После душевной беседы с первопроходцами ребятам показали, как двигатель создаётся на производстве — для них провели интересную экскурсию в цехах 417, 201, 106, 119.

СЛОВО – ДИРЕКТОРУ

Искусство реализма

О ближайших планах завода двигателей рассказывает его директор Сергей Снарский.

— Сергей Владимирович, с одной стороны, мы отмечаем 40-летие первого двигателя, с другой — завод двигателей находится в центре проекта реинжиниринга «КАМАЗа», мы идём к абсолютно новому продукту, чтобы к 2017 году получить новый двигатель. Что уже сделано?

— Разработка нового двигателя, проект «Тибет», движется по плану. Мы разработали техзадания, провели переговоры с потенциальными поставщиками из многих стран мира, определили, какое нужно оборудование для изготовления этого двигателя — это 30-40 единиц. Сейчас вышли на стадию тендера, идёт выбор поставщика.

— Что будет в новой гамме двигателей?

— В рамках проекта мы должны получить двигатель разных мощностей, который покроет диапазоны от 350 до 700 л.с.: двигатель достаточно гибкий, который будет соответствовать современным экологическим требованиям, позволяющим выйти на

уровень «Евро-6», двигатель достаточно экономичный, конкурирующий с лучшими мировыми моделями.

Ещё одно направление нашей работы — новая раздаточная коробка. Она практически на подходе, в ноябре мы уже изготовили опытные образцы.

На стадии запуска проект «Мосты». Завезено и смонтировано оборудование для полной токарной и фрезерной обработки шестерён фирм Pittler и Klingelberg (подробнее мы рассказали об этом на стр. 1). На данный момент идут пусконаладочные работы и обучение персонала. В начале 2016 года увидим весь проект в работе.

— Ситуация в стране изменила планы завода?

— Изменила, и серьёзно. Если раньше часть деталей поступала к нам от сторонних поставщиков, мы сейчас развиваем свои компетенции. Есть наработки по дозагрузке оборудования, локализации деталей на наших площадях. Сейчас наша задача — минимальными ресурсами достичь



Сергей Снарский: «Сейчас наша задача — минимальными ресурсами достичь максимальных результатов»

максимальных результатов. Большая работа проведена в плане многостаночного обслуживания — 55% оборудования мы сгруппировали. Также начат большой проект с логистическим центром по доставке комплектующих на конвейер. Сейчас делаем мастер-таблицы, определяем необходимость загрузки тех или иных участков. Работа должна оптимизировать транспортные потоки. У нас и так было выстроено практически идеально, но всегда хочется ещё лучше!

— Представим идеальное будущее для завода двигателей...

— Я реалист и фантазировать не склонен. Вижу, что наш завод по некоторым моментам не уступает, а даже обгоняет зарубежные пред-



Проект реинжиниринга предусматривает появление на заводе двигателей более 700 рабочих мест

приятия. В организации труда, например. Иностранцы, которые приезжают к нам, говорят: вы так быстро всё внедряете, что нам тяжело угнаться. То, что они порой внедряют годами, мы можем освоить за короткий срок.

Мы связываем наше будущее, прежде всего, с молодёжью. Наша молодёжная организация признана лучшей среди организаций города численностью от 5000 человек. Конкурсы и мероприятия, которые прошли в этом году, показали — молодые ребята у нас талантливые и грамотные, любят наш завод. Новая смена у нас активная, думающая о развитии, и здесь

они могут себя реализовать в полной мере. В ноябре на завод пришли на практику 140 студентов. Часть студентов после практики к нам возвращается. Всё, что делается на заводе, — будущее для нас и нашей молодёжи.

Огромное спасибо руководству, которое реанимировало наш завод после большой беды в 1993 году, и коллективу, который смог вернуть заводу былую славу. Спасибо нашим корифеям, нашему золотому фонду, который прошёл с заводом долгий путь, они помогают и молодёжи, и мне. Есть руководители, с которыми я часто советуюсь — Евлампий Семёнович

Туманов, Владимир Семёнович Барinov.

Пользуясь случаем, хочу поздравить наш коллектив с важной датой.

Уважаемые дизелисты! Сегодня у нас большой праздник — мы 40 лет делаем двигатели для главного грузовика страны. Благодаря вашему безграничному профессионализму, многолетней верности нашему общему делу заводу по плечу любые задачи. Все мы хотим, чтобы завод прогрессировал, развивался, и чтобы наши двигатели были на каждом автомобиле не только «КАМАЗа», но и наших конкурентов. И пусть это будет не только мечтой, но и целью!

ИГРЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛОВ

Впереди «3+2»

На заводе двигателей состоялась интеллектуальная игра, посвящённая 40-летию первого камазовского мотора.

Померяться знаниями об истории завода собрались семь команд: от сборных молодых инженеров до команд мастеров, предцехомов, ветеранов и первопроходцев. Старшее поколение «интеллектуальных бойцов» серьёзно настроилось на игру: напевало «Команда молодости нашей», а на замечания «Что-то в зале прохладно» бодрилось: это чтобы нам лучше сохраняться!

Организаторы заготовили 17 вопросов, большую часть — с подвохом. Сможете ли вы ответить на вопрос: «На какой вид транспорта паровой двигателя КАМАЗа не устанавливается: на автобусы, тракторы, военную технику типа «Тайфун» или на самосвалы?» Не все команды сообразили, что паровые двигатели на КАМАЗе не выпускаются, и стало быть, ни на какой транспорт не устанавливаются.

— Я изумился, какие ещё паровые двигатели? Подумал — может, какие-то тайные разработки? — смеётся участник из команды инженеров.

Некоторые игроки под-



Вопросы игры — не простые, а заковыристые: есть над чем подумать!

готовились основательно: старшее поколение пришло с распечатками, молодёжь надеялась на смартфоны. Но не на все вопросы можно было найти ответ в интернете.

— Фамилия этого руководителя является необычной на территории России, в большинстве случаев имеет польское происхождение. Но в 10% случаев носители этой фамилии являлись потомками древнего русского княжеского рода. Корни фамилии можно почерпнуть в ведомости переписи населения Руси в век Иоанна Грозного. Назовите эту фамилию, — огласила очередной вопрос ведущая.

— Поляков! — выдвинула неожиданную версию команда предцехомов и ошиблась: в виду име-

лась фамилия директора завода. Болеющий за эту команду председатель заводского профкома Хаким Мингалимов расстроился: ну была же у вас версия Снарский, ну почему Поляков?

Некоторые вопросы требовали не столько знания истории завода, сколько ориентирования в современных его делах. В зале появился чёрный ящик.

— Эта вещь принадлежит работнику цеха 417, который недавно стал победителем конкурса «Мистер и мисс завода двигателей». Назовите эту вещь, — объявила залу. Золотую каску мистера отгадали почти все.

Ну а победила в игре команда Совета ветеранов с ретроназванием «3+2».

СЛОВО – ОЧЕВИДЦУ

Нет ничего почётнее звания создателя моторов!

Можно назвать сотни, тысячи имен тех, кто стоял у истоков, кто помнит рождение нашего предприятия. Среди них Юрий Хехнёв. С 1997 года он не работает на заводе, но душой по-прежнему с нами.

— Я устроился на завод двигателей в день своего рождения — 19 февраля, шёл 1974 год, — вспоминает Юрий Васильевич. — Моя трудовая биография начиналась на моторном заводе в городе Заволжье Горьковской области. Когда ехал на «КАМАЗ», уже знал, что буду работать только на заводе двигателей. Считал, и до сих пор считаю, что нет ничего почётнее звания создателя двигателей.

За право участвовать в монтаже первого станка соревновался весь молодой коллектив завода. В итоге я и ещё несколько ребят завоевали это право. А ровно через год, 4 декабря 1975 года, мне постачились стать и участником сборки первого двигателя. Незабываемые впечатления! Столько моло-

дых, счастливых людей. Мы поздравляли друг друга,жимали руки, улыбались — для нас это был настоящий праздник! Такое разве забудешь...

А дальше обычные трудовые дни пошли. Сколько ещё сделано было! Завод рос, двигатель улучшался. Работали на позитиве, сложных вопросов для нас тогда не было — всё решалось! Мы были молодыми, энергичными и готовыми совершать настоящие трудовые подвиги.

Когда 14 апреля 1993 года я услышал, что горит завод, сначала не поверил. Утром, когда пришёл, у АБК толпа народу... Первую неделю, конечно, тяжело было — тоска, сердце кровью обливалось. Столько труда ведь своего вложили! А потом успоко-

ились, ведь жизнь-то не закончилась. И восстановили завод в рекордные сроки. Конечно, бывали случаи, когда и руки опускались, но юмор помогал.

Уже много лет моя жизнь не связана с заводом, но я слежу за деятельностью «двигжков», радуюсь вашим успехам. Оказывается, уже 40 лет прошло, как мы тот самый первый, самый главный для нас двигатель собрали, а кажется, что это было вчера.

Поздравляю с этим замечательным праздником всех заводчан, а особенно тех, кто помнит это событие! А новому поколению, в чьих руках будущее, хотелось бы пожелать, чтобы они добивались больших успехов, чтобы с гордостью могли говорить, что они работают на заводе двигателей.



Сборка первого двигателя — настоящий праздник

ЭХО ПРАЗДНИКА

Фейерверк поздравлений

Завод двигателей отметил День матери парадом художественной самодеятельности.

Среди многочисленных праздников, отмечаемых в нашей стране, День матери занимает особое место. Сколько бы добрых слов не было сказано мамам, сколько бы поводов для этого ни придумали, лишними они не будут.

Для поздравления на сцену поднялся директор завод Сергей Снарский и председатель профкома Хаким Мингалимов. «Я не самый лучший сын, — искренне признался директор, — редко вижу маму, хоть

и живёт она рядом. Низкий вам поклон, дорогие женщины, уважаемые мамы, желаю, чтобы ваши дети всегда были заботливы и внимательны к вам.»

Одновременно концерт для мам был заявкой на «Автоград», поэтому в концерте соединились все творческие силы завода: Альберт Мубаракшин исполнил «Помолимся за родителей», Елизавета Мухаметова продемонстрировала свой фир-

менный номер оригинального жанра, Наиля Компанец разожгла зал цыганскими песнями, Чулпан Гиматдинова показала шуточный номер, порадовали зрителей Альбина Шайхнурова, Татьяна Погодина и Алсу Галимарданова. А Иван Еромасов, закрывая концерт хитом «За глаза твои карие», как настоящая звезда, вышел в зал к публике.

Мать с младенцем — символ праздника



ЭКСПРЕСС-ОПРОС

С первым вас!

Дизелисты поздравляют свой коллектив с 40-летием выпуска первого двигателя.



Азат Салахов, начальник участка по производству водяных насосов:

— Первому двигателю 40 лет, он постоянно развивается, не стоит на месте, появляются новые модели — а это новые возможности и новая работа для нас. Есть поводы для радости! Живёт «КАМАЗ» — живёт город, живёт город — развивается республика и страна.

Поздравляю свой участок, цех, завод с этим юбилеем. Дай бог, чтобы мы увидели и 50, и 60 лет со дня выпуска первого двигателя.

Людмила Давлетшина, оператор автоматической линии цеха 119:

— Двигатель — сердце КАМАЗа, без него не было бы нашей знаменитой машины. Надеемся, что впереди у завода только лучшее, что у «КАМАЗа» будет много покупателей, будет большое движение вперёд и новый двигатель, который даст всему автогиганту толчок в развитии.



В связи с 40-летием хочу поздравить всех работников, пожелать здоровья, чтобы люди с радостью шли на работу, гордились заводом. А родному заводу — процветания.



Альфур Нургатин, мастер цеха 534:

— Первый двигатель появился на свет на 15 лет раньше меня, а теперь я помогаю его делать. Удивительно, правда? Наш цех — не производственный, мы обслуживаем и ремонтируем оборудование. Стараемся работать качественно, чтобы ничего не простаивало, план выполнялся. Пусть на заводе появится много нового оборудования, хоть это и прибавит трудностей: новое оборудование сложнее в ремонте, у него другие требования. Но заводу нужно модернизироваться, идти к новым стандартам.

Поздравляю вас, коллеги, с праздником, желаю всем успехов в работе, чтобы дальше всем нам работать в этом дружном коллективе!

Николай Стасенко, наладчик автоматических линий цеха 417:

— Я работаю на «двигжках» с 1976 года. Когда «КАМАЗ» начинался, мы делали три-четыре модификации двигателей, а сейчас их сотни. Двигатель за эти годы изменился в лучшую сторону, качество стало выше. Невероятно выросла культура производства: вместо старых контейнеров появились удобные тележки, стало чище в цехе. К улучшению работы стремятся все. Вот на днях мастер спросил, что у нас можно лучше сделать. Замначальника цеха по технической части записывает эти предложения. Дело движется!

С круглой датой особенно хочу поздравить тех, кто работает давно. Им досталось много испытаний, а сейчас времена получше. Желаю, чтобы люди не болели, были в хорошем настроении, ну и денежек побольше.



Ольга Краснова, ведущий инженер технологического отдела:

— Работа на заводе дала мне профессиональный рост, познакомила с интересными людьми, помогла добиться личных целей — я очень люблю путешествовать и во время корпоративного отпуска обязательно езжу к морю.

Хочу поздравить дизелистов с 40-летием со дня сборки первого двигателя, пожелать им здоровья, успехов в творческих и производственных начинаниях. Заводу — роста объёмов производства и скорейшего выпуска нового двигателя.

ФОТОФАКТ

С открытием!

На заводе двигателей открыли мемориальную доску к 40-летию выпуска первого двигателя. Доска появилась на входе в АБК-2 «двигжков». В торжественном открытии приняли участие руководство завода и участники первой сборки.



Материалы подготовили Елена Королёва и Анжелика Акуева

ОБЪЯВЛЕНИЯ

ПАО «КАМАЗ» требуются:

Блок заместителя генерального директора — директора по развитию НТЦ и ТЦ

Инженер-технолог • Инженер-конструктор • Главный специалист по термообработке • Главный инженер-технолог (металлург) • Главный специалист ПСК • Токарь, токарь-расточник • Слесарь МСР • Фрезеровщик

Предпочтение — с опытом работы в подразделениях ПАО «КАМАЗ». Тел. 55-18-85, Mariya.Sarycheva@kamaz.org

Пресс-служба

Корреспондент в газету «Вести КАМАЗа» Тел. 8 (8552) 45-23-30, Nizamieva@kamaz.ru

Завод специальных автомобилей

Ведущий инженер-технолог по сварке (знание металловедения) • Ведущий специалист по организации труда • Ведущий специалист по планированию • Ведущий экономист • Ведущий инженер-технолог по инструменту • Наладчик на расточный станок (токарь, токарь-расточник) • Слесарь МСР по пневматике и гидравлике • Электромонтёр • Фрезеровщик (не ниже 4 р.) • Слесарь-ремонтник

Предпочтение — с опытом работы в подразделениях ПАО «КАМАЗ». Тел.: 37-16-24, 37-16-37, SorokinaAY@kamaz.ru, Vyacheslav.Myasnikov@kamaz.ru

Завод двигателей

Корректировщик ванн • Наладчик станков и манипуляторов с ПУ Тел.: 37-42-40, 37-40-07, netchaeva@kamaz.ru

Логистический центр

Водитель автомобиля (С, Е) • Водитель погрузчика • Комплектовщик изделий и инструмента • Механизатор комплексной бригады • Оператор ПК (ЭВИБМ) • Сливщик-разливщик • Стропальщик • Транспортировщик • Аккумуляторщик • Распределитель работ Тел.: 37-13-35, 37-11-83, ShaidullinaLV@kamaz.ru

Кузнечный завод

Газорезчик • Кузнец-штамповщик • Слесарь-ремонтник • Токарь • Электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования • Чистильщик металла • Распределитель работ • Правильщик на машинах • Слесарь-инструментальщик • Контролёр материалов, металлов, полуфабрикатов • Контролёр по термообработке • Слесарь-сантехник • Водитель погрузчика • Контролёр по термообработке • Слесарь провентильщика • Смазчик • Огнеупорщик • Шлифовщик • Фрезеровщик

Тел. 37-49-92, kamashovaUM@kamaz.ru

Научно-технический центр

Водитель-испытатель • Главный специалист по термообработке • Инженер-конструктор • Слесарь МСР

Тел. 55-18-85, Mariya.Sarycheva@kamaz.ru

Прессово-рамный завод

Водитель погрузчика • Машинист крана • Оператор станков с ПУ • Сварщик на машинах контактной сварки • Слесарь-ремонтник • Стропальщик • Электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования Тел. 55-12-23, ok10@kamaz.ru

Отдел по работе с персоналом

Специалист бюро организации труда и зарплаты • Слесарь КИПИА (4 р.) • Инженер по научной организации труда • Ведущий экономист по оценке эффективности инвестиций Тел. 45-24-79, Chugunova@kamaz.org

Ремонтно-инструментальный завод

Инженер-технолог • Кладовщик • Шлифовщик • Заточник • Наладчик КИПИА • Токарь-расточник • Слесарь-инструментальщик • Фрезеровщик • Наладчик станков с ЧПУ (ВМ-3000) • Резьбошлифовщик • Слесарь-сантехник • Уборщица производственных помещений • Маляр • Стропальщик • Испытатель абразивов Тел.: 37-25-33, 37-41-13, vinogradova2@kamaz.ru

Автомобильный завод

Оператор окрасочно-сушильной линии и агрегата • Маляр • Электрогазосварщик • Водитель-испытатель • Оператор автоматических, полуавтоматических линий станков и установок • Слесарь МСР • Наладчик автоматических линий и агрегатных станков • Наладчик автоматов и полуавтоматов Тел. 37-15-73, EramasovaSV@kamaz.ru

Служба развития дилерской сети

Специалист по аудиту дилерской сети • Специалист по адаптации новых дилеров

Условия работы в ПАО «КАМАЗ»:

- Своевременная выплата заработной платы.
- Соблюдение норм Трудового законодательства.
- Дотация на питание 50 руб./день.

НАЧАЛО ТРАДИЦИИ



«Алло, мам!»

Позвони маме!

Впервые в этом году на кузнечном заводе была организована акция «Позвони маме!», приуроченная к отмечаемому в прошедшее воскресенье Дню матери.

Новый сам по себе праздник постепенно обрастает своими атрибутами. Охотнее других на призыв реагировала молодёжь, но и зрелое поколение в свободные от работы минуты не отказывало себе в желании набрать с мобильного любимый номер и услышать родной, немного удивлённый неурочным выходом на связь, мамин голос. В обеденный перерыв

звонки принимали не только мамы-родительницы, но и тётчи, свекрови, крёстные матери. Многие обещали, что придут ещё поздравить в воскресенье. «Спасибо, что напомнили, пусть будет этот новый добрый праздник», — благодарили заводчане организаторов, которые надеются, что заложили основу новой традиции.

КАМАЗОВЦЫ ШУТЯТ

Юмор для своих

Текст и фото: Анжелика АКУЕВА

Трёхдневка, профсоюзная карта и джедаи ПСК — есть шутки, понятные только камазовцам. В Набережных Челнах открыли сезон камазовского КВН.

«Сборная Андорры», спаянная из молодёжи РИЗа и ЦИКТа, на правах победителя прошлого сезона открыла фестиваль и показала свои варианты опций для новых кабин КАМАЗа, в том числе КАМАЗ «Солярис» с соля-

рием: «Дорога долгая, а загар может сойти, нужно следить за собой» — и затонированный КАМАЗ «Квадрат Малевича». И обратились к члену жюри, заместителю генерального директора по управлению персоналом и

организационному развитию Александру Ушенину с необычным кадровым предложением: «Давайте примем на работу главного тренера сборной России по футболу Леонида Слуцкого. А что, сборную из кризиса вытащил, «КАМАЗ» тоже вытащит!» «Сердечные люди» завода двигателей честно смеялись сами над собой.

— Говорят, термогальваника — очень вредное производство?

— Ерунда, я тут два года работаю и отлично себя чувствую, — отвечал человек с большим пушистым хвостом.

«Лишь бы не работать» прессово-рамного завода показала суровые будни камазовца и кавээнщика:

— Ты на «КАМАЗ» устроилась, тут с тобой цацкается никто не будет! — выговаривал капитан юной красотке.



Новая кабина КАМАЗ «Для отдыха» с камином и другими символами домашнего уюта от «Сборной Андорры»

— А если никто не будет, можно я с ней поцацкаюсь? — тут же предложил один из участников.

Команда НТЦ «Мы из центра» фантазировала на тему семейной жизни коробки передач с двигателем. — Сначала у нас пропала тяга, — хныкала очаровательная «коробка», потом мы не могли найти сцепление... Наверное, виновата какая-то раздатка!

Планёрка в «Вестях КАМАЗа», по мнению «Полного привода» автомобильного завода, проходит так:

— Мы проследили за судьбой нашей газеты. Боже, видели бы вы, что с ней делают на заводах! Рвут на кусочки и... затыкают окна! А ведь мы, журналисты, люди с выс-



Секрет успеха команды «КАМАЗ-мастер», по версии команды Ав3 — полный кузов трудолюбивых китайцев

шим образованием! И не смогли сами до этого додуматься!

Также «Полный привод» выдал максимальную театрализацию: вытащил на сцену макет гоночного грузовика и от души прошёл по карте члена профсоюза:

— Я долго думал, зачем мне карта. Я её получил, а думать не перестал!

— Теперь у меня есть скидка 2% на «Ламборгини»!

— А я могу летать в Таиланд за 30 тысяч рублей. Неважно, что зарплата у меня 15 тысяч, зато какая мотивация!

— От меня ушла жена, я получил карту, и она вернулась! Забрала карту и снова ушла.

Шутки о профсоюзной карте выдала почти каждая команда, в этой игре профкарта сместила с «пьедестала» постоянную жертву камазовского юмора — Sodexo. Это отметили и в жюри.

— Видимо, Sodexo стал работать лучше — всего один раз их упомянули, — сказал, подводя итоги, Александр Ушенин. — В целом отличный уровень показали команды. Если в прошлую игру я сказал, что пара шуток годятся на фестиваль КВН в Юрмале, то на этот раз уже десяток достойны федерального уровня!

Победителем фестиваля стала команда «Полный привод» Ав3.

ПРИЯТНОГО АППЕТИТА!

Это ж просто праздник!

Текст и фото: Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В этом году к конкурсу профмастерства на звание «Лучший пекарь» среди сотрудников Sodexo и студентов НГГТИ участникам предложили опробовать рецепты национальных кухонь.

Площадкой для соревнования стала база отдыха «Лесная сказка». И дело было вовсе не в испытании на профпригодность в экстремальных условиях, а в желании судейской коллегии в полной мере оценить творческий потенциал камазовских кулинеров. Председатель жюри — региональный директор Sodexo Геннадий Трюхан во вступительном слове так прямо и сказал: «Удивите меня!»

Восемь команд и одна участница были готовы к такому повороту событий. Группа поддержки мгновенно соорудила декорации и очень активно болела. Её работа тоже была на контроле — самой дружной команде был обещан приз.

Первой на конкурсную сцену вышла команда «Сандугач» с завода двигателей. Они презентовали татарскую народную кухню и представили выпечку, раскрашенную в цвета национального флага. «Мадленки» из столовой ПРЗ показали новую сказку про Красную Шапочку. Всё было почти настоящим: и отважная девочка, отправившаяся в Париж к затосковавшей по России бабушке, и очень воспитанный волк, а главное — гостинцы, тесто на которые замешивалось с большой любовью. Киш лорен, мильфей, фондан — такой



Наталья Федотова покорила жюри своим кулинарным мастерством и артистическим талантом

презент любому голову вскружит!

И тут в дело вступили ушлые цыгане, приковавшие к литейного завода. Видно, что ради победы этот народ готов на всё! Они соблазнили жюри бастилой (фигурными пирожками с мясом), хлебом удачи — бокморо, пирожными сырьёво к творцом, ананасом, маком. Геннадий Трюхан и глазом моргнуть не успел,

а ему уже предсказали дорогу в гору, сердечные утехи и прочие радости.

А ещё участники успели построить настоящее марийское подворье, создать франко-немецко-кубинско-индийско-казахскую семью, французскую булочную и рассказать с помощью искусно испечённых персонажей басню Крылова «Лебедь, рак и щука».

ЭХО ПРАЗДНИКА

И это всё — о ней

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ

Подготовить программу к Дню матери артисты-любители с кузнечного, конечно же, вполне могли только собственными силами. Тем более что весьма вдохновляли сердечные поздравления от руководства — заместителя директора по персоналу Андрея Шаламова и председателя профкома Павла Волохова. Но как же мамам без детей? Так была найдена особая изюминка, без которой здесь практически не обходится ни один концерт.

В гости к заводчанам в минувшую пятницу прибыли учащиеся детской школы искусств № 13, «звёзды завтрашнего дня» — певцы, танцовщицы, тещи. Славил мам в этот день вокальный ансамбль «Бэби-шлягер», хореографический коллектив «Агидель», у многих в зале навернулись слёзы, когда проникновенную песню о той, которая подарила жизнь, исполнил юный Нодар Алтунян. А Марину Мищенко,



«Звёзды завтрашнего дня» дарят своё тепло всем зрителям

участницу известного проекта «Голос. Дети», узнали, и аплодировали, как настоящей артистке.

Однако и свои, местные таланты порадовали. В их рядах, кстати, произошла «ротация», на сцене появились дебютанты — наладчик станков с ЧПУ Илья Прохоров, помощник главного инженера Олеся Шулаева. Обновился вокальный ансамбль — октет, что не помешало слаженному исполнению любимых лирических песен.

Концерт в рабочий полдень стал плодом удачного творческого союза руководителя группы художественной самостоятельности завода Аллы Сайко со своей вузовской однокашницей Альфией Зайнуллиной — заслуженным работником культуры, откомандированной на кухню своих юных воспитанников. После шумных аплодисментов артистов ожидали благодарности и чаепитие.

Секреты воспитания

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Талгат ГИРФАНОВ

На автомобильном заводе накануне Дня матери решили предоставить слово самым обаятельным, спортивным, артистичным и ответственным мамам, а заодно и провести конкурс «Супермама».

Начался праздник с признаний в любви. Первыми рассказали о самых главных людях в своей жизни ученики подшефной школы, потом эстафету подхватили дети конкурсанток, их коллеги. От объяснений не удержались даже руководители завода.

Тем временем на сцене сначала делились секретами воспитания, а потом презентовали свои успехи слесарь МСР цеха сборки кабин Роза Исмагилова, ведущий инженер по работе с персоналом Светлана Александрова, вязальщица цеха мягкой обивки и пучков проводов Лилия Гарипова, ведущий инженер отдела подготовки производства Фарида Нигматуллина и оператив ЭВИБМ, а по совместительству ещё и предцехкома Наталья Чупина.

Каждая из пяти претенденток пришла со своей группой поддержки. Коллеги болели дружно

и громко — размахивали воздушными шарами, подбадривали плакатами и кричалками. В ход пошли ученики подшефной школы, потом эстафету подхватили дети конкурсанток, их коллеги. От объяснений не удержались даже руководители завода.

Второй конкурс — творческий. Мама выступили в тандеме со своими детьми и коллегами: одни удивляли акробатическими трюками, другие — задорными и классическими танцами, третьи — проникновенным исполнением песен.

Однако судейскую коллегию с толку не сбить. Совещались ценители талантов недолго. Титул «Самая артистичная» был присвоен Лилии Гариповой,



У Светланы Александровой и её дочери Вероники голоса чистые, звонкие

«Лучшая рукодельница» — Розе Исмагиловой, «Самая современная» — Фариде Нигматуллиной, а «Самая элегантная» — Наталье Чупиной. Суперприз получила супермама Светлана Александрова.

Конкурсанткам были вручены подарки и дипломы, многодетным мамам — цветы, а все сидящие в зале женщины получили в подарок любимые песни и столько комплиментов, что до 8 Марта хватит!