



ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ



Такие почётные удостоверения в 1975 году вручил директор завода В.Д. Поташов победителям соревнования за право сборки первого камского двигателя: наладчикам А.А. Цветкову, А.П. Головину, А.М. Бычину, Г.Ш. Шакирову, В.А. Морозову, Л.П. Ткаченкову, Е.Н. Советину, В.М. Филимонову, С.М. Кузнецкову, И.И. Скакуну, Н.Н. Хабибуллину, Ю.М. Лозенко, Г.А. Зрячеву, И.М. Мягкову, В.П. Хвостенко, Ю.В. Хехнёву, слесарям Е.П. Шуракову, В.Г. Эполову, В.А. Новикову, И.И. Склярову, бригадирам В.Ф. Ялонскому, А.В. Кузнецкову, П.И. Шишкову, калильщику Н.Ф. Даунаеву, электромонтеру Н.А. Мусленко, испытателю Б.Б. Паргалаускасу, начальнику цеха В.И. Миронышеву.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

**«Двигки» —
моя Родина!**

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

Всё это, конечно, итог 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 колено, проторенное перво-проходцами завода двигателей струйным утром 4 декабря 1975 года. И это нам даёт надежду, что молодёжь сохранит тот романтический дух и традиции, сложившиеся на заводе.

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

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

Азат 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 — первоходцами. Заслуженные работники завода двигателей, почётные члены клуба первоходцев 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 отработал 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 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!

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

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

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

В начале 1970-х годов огромным трудом проектировщиков и строителей в Набережных Челнах было создано уникальное производство — завод двигателей. А 4 декабря 1975 года страна увидела двигатель, с появлением которого началась новая эра моторостроения.



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 распределителя. Этот прототип и был взят за основу.

1971 год. Выбраны варианты окончательной компоновки главного и термогальванического 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 передачи передаёт. 19 января на ГСК отправлен первый силовой агрегат. 29 декабря государственной комиссией подписан акт о приёме в эксплуатацию первой очереди завода. Сданы в эксплуатацию мощности дизельного производства на 115 тыс. двигателей в год.

1979 год. Собран 100-тысячный двигатель.

1980 год. Собран 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 — термогальванический корпус 402.

1986 год. Собран 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. Собран двухмиллионный двигатель.

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

1994 год. Собран 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. Собран 30-тысячный послепожарный двигатель.

2001 год. ОАО «КАМАЗ-Дизель» вручен 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 поршня.

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 ТРМ (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 термогальваническом производстве. Разработан новый продукт — мини-электростанция КАМТЭС 100-1К на базе газового электропривода.

2012 год. Сборка раздаточной коробки РК-6522.

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

2014 год. Старт проекта по выпуску нового шестицилиндрового двигателя. Запуск проекта по разработке и испытанию нового двигателя уровня «Евро-5».

2015 год. Старт проекта по выпуску нового шестицилиндрового двигателя. Запуск проекта по разработке и испытанию нового двигателя уровня «Евро-5».



«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 МРП 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 Васильевич. — 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,

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, — отмечает Николай Васильев. — 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!

— Очередным этапом развития двигателя станет переход к стандартам «Евро-5» и выше, и произойдёт это совсем скоро, — отмечает Николай Васильев.

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!

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 P6, 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, соответствующими перспективным международным требо-



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 прошлый год можно подвести первые итоги. Уже изготовлены и получены первые образцы рядного двигателя. В данный момент ведутся работы по привязке двигателя к составу 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.

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 «КАМАЗ», мы идём к абсолютно новому продукту, чтобы к 2017 году получить новый двигатель. Что уже сделано?

— Разработка нового двигателя, проект «Гибет», 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 поставщиков.

— Что будет в новой гамме двигателей?

— В рамках проекта мы должны получить двигатель разных мощностей, который покроет диапазон 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 Klingelnberg (недорогие 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 свою компетенцию. Есть наработки по дозагрузке оборудования, локализации деталей на наших площадках. Сейчас наша задача — минимальными ресурсами достичь



Проект реинжиниринга предусматривает появление на заводе двигателей более 700 рабочих мест

приятия. В организации труда, например, Иностраницы, которые приезжают к нам, говорят: вы так быстро всё сконструировали. 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-

приятия. Иностраницы, которые приезжают к нам, говорят: вы так быстро всё сконструировали. 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-

приятия. Иностраницы, которые приезжают к нам, говорят: вы так быстро всё сконструировали. 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-

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 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:

— Дизелитель — сердце КАМАЗа, без него не было бы нашей знаменитой машины. Надеемся, что впереди 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.

Альфир 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 простоявало, план выполнялся. Пусть на заводе появится много нового оборудования, хоть это и прибавит трудностей: 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 «двигах» 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 лучше. 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 сдачи первого двигателя, пожелать им здоровья, успехов в творческих и производственных начинаниях. Заводу — роста производственных мощностей 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 «двигиков». В торжественном открытии приняли участие руководство завода и участники первой сборки.

ФОТОФАКТ



Материалы подготовили Елена Королёва и Анжелика Акуева

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 добрых слов не было сказано мамам, сколько бы поводов для этого ни придумали, лишними они не будут.

Для поздравления на сцену поднялись директор завода 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

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 газете «Вести КАМАЗ» 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 • Электромонтер • Фрезеровщик (не ниже 4 р.)
- Слесарь-ремонтник

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

Завод двигателей

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

Логистический центр

Водитель автомобиля (С, Е) • Водитель погрузчика • Комплектовщик изделий и инструмента • Механикатор комплексной бригады

- Оператор ПК (ЭВИМ) • Сливщик-разливщик • Стропальщик
- Транспортировщик • Аккумуляторщик • Распределитель работ

Тел.: 37-13-35, 37-11-83, ShaidullinaLV@kamaz.ru

Кузнецкий завод

Газорезчик • Кузнец-штамповщик • Слесарь-ремонтник • Токарь • Электромонтер 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 промышленности • 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 • Электромонтер 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 на 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) • Резьбонаправильщик
- Слесарь-сантехник • Уборщица производственных помещений • Маяр • Строгальщик • Испытатель абразивов

Тел.: 37-25-33, 37-41-13, vinogradova2@kamaz.ru

Автомобильный завод

Оператор окрасочно-сушильной линии и агрегата • Маяр

- Электротехник • Водитель-испытатель • Оператор автоматических, полуавтоматических линий станков и установок
- Слесарь МСР • Наладчик автоматических линий и агрегатных станков • Наладчик автомобилей 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»:

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

НАЧАЛО ТРАДИЦИИ



Позвони маме!

Впервые в этом году на кузнецком заводе была организована акция «Позвони маме!», приуроченная к отмечавшемуся 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 отказалось 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 тёщи, свекрови, крестные 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-

ием: «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 пышным хвостом.

«Лиши бы не работать» прессово-рамного завода показала суворые будни камазовца и кавзэнщика:

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



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

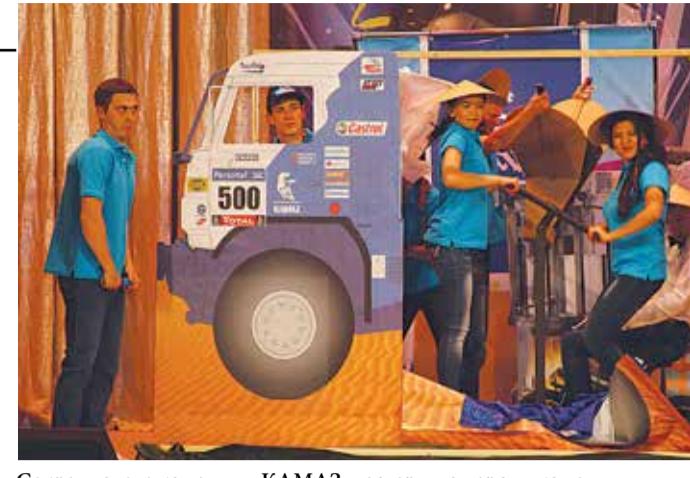
— А если никто не будет, можно я с ней поцарапаю? — тут же предложил один из участников.

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» автомобилного 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 АвЗ — полный кузов трудолюбивых китайцев

ишим образованием! И не смогли сами до этого додуматься!

Также «Полный привод» выдал максимальную театрализацию: вытащил на сцену макет гоночного грузовика и от души прошёлся по карте членов 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 зарплаты 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 выдали почти каждая команда, в этой игре профсоюза сметила с «пьедестала» постюную 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» АвЗ.

ПРИЯТНОГО АППЕТИТА!

Это же просто праздник!

Текст и фото: Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

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

Площадкой для соревнования стала база отдыха «Лесная сказка». И дело было вовсе не в испытании на пропригодность в экстремальных условиях, в желании судейской коллегии в полной мере оценить творческий потенциал камазовских кулинаров.

Председатель жюри — региональный директор Sodexo Геннадий Триохан 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 было обещано приз.

Первой на конкурсную сцену вышла команда «Сандутяч» 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 — гостины, тесто на которые замешалась с большой любовью. Кишloreн, мильфей, фондан — такая



Наталья Федотова покорила жюри своим кулинарным мастерством и артистичным талантом

презент любому голову вскружит!

И тут в дело вступили ушные цыгане, приковавшие с литьевого завода. Видно, что ради победы этот народ готов на всё! Они соблазнили жюри бастиол (фигурными пирожками с мясом), хлебом удачи — бокоморо, пирожными съязвило с творогом, аранасом, маком. Геннадий Триохан и глазом моргнуть не успел,

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

А ёщё участники успели построить настоящую марийскую подворье, создать франко-немецко-кубинско-индийско-казахскую семью, французскую булочную и рассказать спомощью искусно испечённых персонажей басни Крылова «Лебедь, рак и щука».

Звания «Лучший пекарь» в этом году удостоена повар столовой ПРЗ Наталья Федотова, её команда «Мадленки» одержала победу в конкурсе «Лучшая команда Sodexo».

Второе место поделили Эльмира Питерова из столовой фабрики заготовочной и заведующая производством столовой литейного завода Айгуль Сагдатуллина. Третье место у кондитера завода двигателей

Жюри, в которое входил и представитель профкома ПАО «КАМАЗ», осмотрев экспозиции, удалилось для принятия решения в комнате, где были представлены все блюда конкурсантов. А пекари и группы поддержки получили возможность попробовать шедевры коллег. Решения судейской коллегии конкурсанты ждали с нетерпением. Самый афористичный итог прозвучал из уст начальника бюро соцразвития ПАО «КАМАЗ» Ивана Ахматова: «Я всё попробовал и понял: желудки наших работников в очень надёжных руках!»

Звания «Лучший пекарь» в этом году удостоена повар столовой ПРЗ Наталья Федотова, её команда «Мадленки» одержала победу в конкурсе «Лучшая команда Sodexo». Второе место поделили Эльмира Питерова из столовой фабрики заготовочной и завед