



# ВЕСТИ КАМАЗА



## Технологии для технологов:

От микро до макро

2

## Открывая двери новому:

Пять новинок РИПТиБа

3

## Мир увлечений:

Во саду ли, в огороде...

4

### ПУЛЬС «ЕВРО-4»

# Камазов мост

Ольга ЕРАШОВА. Фото: Николай БРИК

Есть в былинном фольклоре такой интересный образ – калинов мост. Сделан он совсем не из калины – просто этим эпитетом обозначается его прочность, надёжность и красота, то есть всё, что необходимо любому мосту. А тому, что в конструкции автомобиля, - особенно! Правда, будет это уже «камазов мост».

Двойной премьерой в программе опытной сборки и постановки на производство автомобилей «Евро-4» стала закладка КАМАЗа-6522 с новым опытным мостом. Как принято писать в театральных рецензиях, «премьера прошла успешно»: машина уже сдана в ТФК.

Мы обратились к главным действующим лицам этой «постановки»: мост в автомобиле, как и рама, считается основным агрегатом. Ведь это он соединяет колёса и поддерживает несущие системы. «Раму да мост положили – конвейер пошёл!» - так говорят заводчане.

В «репертуарном плане» начальника производства мостов автомобильного завода Владимира Самуткина, под руководством которого работают более 1500 человек, – пять основных видов продукции. Это мосты для военных КАМАЗов-4310, серийные, передние мосты... Новинка для «Евро-4» вписалась в разряд «тяжёлых».

- Пока: потому что сборка ещё не конвейерная, а стендовая, - поясняет Владимир Николаевич. - Но площадку готовим: видите, полы уже залили. При необходимости будет свой конвейер.

Так получилось, что Валерий Симонов, руководитель проекта «Производство автомобилей КАМАЗ экологического стандарта «Евро-4», одновременно является и руководителем проекта «Создание производства переднего моста 6522 для тяжёлых полноприводных автомобилей КАМАЗ». Официальный приказ об откры-

тии последнего появился в канун 2010 года.

- Не имея собственных передних ведущих мостов для тяжёлых полноприводных автомобилей, особенно – для автомобилей с односкатной ошиновкой, «КАМАЗ» довольствовался покупными импортными агрегатами «Мадара», по которым, к сожалению, мы имели от потребителей немало рекламаций по качеству, - возвращается к истокам проекта Валерий Александрович.



Для каждого вида мостов – свой конвейер

– Поэтому задача была поставлена чётко: наш новый мост должен быть лишён всех уже набивших оскомину дефектов и при этом быть абсолютно технологичным при изготовлении.

Конструкторы пошли по пути максимальной уни-

фикации с выпускаемыми серийно мостами 6520. С учётом технологических возможностей литейного завода был выбран так называемый короткий картер моста с механически устанавливаемыми цапфами.

Но проекту, на реализацию которого планировалось отвести не более полутора, пришлось на время «посторониться»: приоритеты получили два других – рестайлинг и раздаточная коробка. Первая опытная

сборка, как первый блин, оказалась неудачной (причина – некачественное литьё), потребовалась доработка, и только в декабре 2011 года результаты испытаний устройств и разработчиков, и заказчика.

Пожалуй, главной «фиш-

кой» нового моста можно считать тот факт, что проектанты, а вслед за ними и производственники сумели обойтись без дополнительной закупки оборудования и без привлечения дополнительных человеческих ресурсов.

- Совместно с технологическим центром и автомобильным заводом, - продолжает Валерий Симонов, - была разработана программа перераспределения существующей номенкла-

туры деталей на агрегатные станки, проведено их дооснащение, освобождены обрабатывающие центры под детали моста. В итоге удалось, не выходя из рамок бюджета проекта, создать актуальный для «КАМАЗа» новый продукт: мост 6522

### ПРОБЛЕМА/РЕШЕНИЯ

# «Люди поверили – это главное»

Вот уже полтора месяца как литейный завод «КАМАЗа» находится «на особом положении». Отслеживая динамику выхода из непростой ситуации, сегодня мы попросили первого заместителя генерального директора ОАО «КАМАЗ» - исполнительного директора Юрия Клочкова подвести некоторые итоги:



Задача – войти в нормальный режим работы

- Активные работы на литейном заводе, как известно, начались с 20 июля. Принятые меры по обеспечению производства запасными частями, по направлению сюда

дополнительных людей, в первую очередь ремонтного персонала. Все эти меры позволили в августе выполнить производственные показатели по всем заводам «КАМА-

За». Не будь их, мы недополучили бы полтысячи, а то и тысячу автомобилей.

Ещё одно достижение – на 25 процентов удалось снизить простой формовочных линий. Это тоже позволит в будущем работать более стабильно.

В августе шла активная подготовка по запасным частям, чтобы с середины сентября начать производить капитальные ремонты формовочных линий в целях повышения их производительности, снижения простоев до плановых показателей. Задача сентября заключается и в подготовке к переходу всех формовочных линий на работу в две смены – сегодня они работают в трёхсменном режиме. С 1 января 2013 года мы должны перейти на работу

## На сегодня можно сказать, что ситуация стабилизировалась и, по сравнению с июлем, несколько улучшилась.

на них в одну смену – при этом, естественно, подняв выработку, а не «уронив» её, снизив работу линий в три раза. Это не означает сокращение персонала: просто произойдёт более грамотная расстановка сил в соответствии с технологиями и с проектами.

Но самым главным итогом августа, на мой взгляд, можно считать то, что мы вселили уверенность в работников литейного завода: проблема будет решена. Сегодня они сами говорят об этом (даже пытаются успокоить нас), но, мы есте-



«Интересно, когда новую модель своими руками собираешь», - говорит Алгаз Хайриев

для автомобиля «Евро-4» был изготовлен практически на том же оборудовании, что и серийно выпускаемые мосты 6520.

- Сложности есть с обработкой балки, - подтверждает Самуткин. - Для этого требуется переналдка оборудования. В части подготовки производства выделили станок «Burharda» для механообработки картеров, провели его дополнительное оснащение. И комплектующие оригинальные (их в новом мосту около полусотни) хотя и наши, камазовские, но получаем мы их с других заводов. Самых опытных, самых грамотных рабочих «командируем» на изготовление нового ответственного агрегата – таких, как слесарь 6-го разряда Алгаз Хайриев, мастер Рашид Зарипов. Они откликаются с живым интересом, сами для себя уясняют особенности и тонкости, замечают, что изменения вносятся прямо по ходу дела.

Алгаз Хайриев, который работает здесь 26 лет, собирал первый мост «Евро-4» вместе с заводскими технологами.

- Чуть-чуть разные чертежи, - улыбка с лукавинкой говорит о масштабах этого «чуть-чуть». - Отличия есть по сравнению с серийными.

На первой опытной сборке конструкторы из НТЦ были, а потом технологи помогали разбираться, показывали, объясняли, что непонятно. Если в серию мост пойдёт – одолеем.

Для обеспечения сборки 1200 штук в год, считает Симонов, в принципе, препятствий нет. Пока его, правда, не совсем устраивают экономические показатели, но надеется, что это издержки опытной сборки, которая всегда дороже.

По словам Валерия Александровича, полностью уйти от зависимости и решить проблему импортозамещения по мостам «КАМАЗу» позволила бы реализация ещё одного проекта – «Организация производства мостов 6560 для автомобилей КАМАЗ с односкатной ошиновкой». Он уже открыт, более того, этап НИОКР успешно завершён. Но это, как говорится, уже другая история. Хотя, по видимому, её перспективы тоже будут просматриваться в плоскости «Евро-4» или даже «Евро-5»: ведь на мост, который однажды перейдён, не возвращаются. И в этом действительно угадывается нечто, как любит сегодня говорить молодёжь, эпическое.

### НОВОСТИ

## Итоги августа

*По итогам августа производство и службы продаж завершили свою работу по выпуску основных видов продукции в соответствии с бизнес-планом.*

За последний летний месяц было произведено 4323 машинокомплекта. Всего с начала 2012 года выпущено свыше 35,3 тысяч единиц.

В августе завод двигателей и СП «КАММИНЗ КАМА» произвели 4329 двигателей и силовых агрегатов, с начала года – 37230 единиц. Запасных частей в августе было отгружено на 0,9 млрд. руб., за 8 месяцев – на сумму 9,2 млрд. рублей.

В связи со стабильным спросом на грузовые автомобили, в сентябре ОАО «КАМАЗ» работает по обычному 5-дневному рабочему графику.

## КАМАЗ от камазовцев

*Награда найдет своего героя. Казаку Кубанского казачьего войска Владимиру Сокурову во вторник будет вручен новый КАМАЗ.*

Напомним, что Владимир и двое его друзей в роковую ночь наводнения на Кубани на своём старом КАМАЗе спасали жителей Крымска. Вытаскивали людей из воды, вывозили из зоны потопа детей, женщин и стариков, и спасли, таким образом, жизни более трёх десятков человек. Для старенького самосвала КАМАЗ-65115 эта работа оказалась последней.

Генеральным директором ОАО «КАМАЗ» Сергеем Когиним совместно с профсоюзным комитетом автогиганта было принято решение приобрести для Сокурова новый грузовик на средства, собранные камазовцами в помощь пострадавшим от стихии.

Вручение автомобиля, точного такого же, какой был у Владимира Сокурова, состоится 11 сентября в Краснодарском автоцентре. Оставшиеся средства, а это порядка восьмисот тысяч рублей, будут перечислены в Крымск на нужды пострадавшим.

## Лизинг в помощь

*Группа компаний «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» принимает участие в реализации популярной республиканской программы «Лизинг-грант», которая направлена на поддержку субъектов малого и среднего бизнеса.*

Цель программы - предоставление субсидий предпринимателям Татарстана на частичное финансирование затрат, связанных с уплатой платежей по договору финансовой аренды (лизинга) оборудования. При этом оборудование должно быть предназначено для реализации бизнес-проектов в приоритетных отраслях экономики (в том числе, в машиностроении и в производстве автокомпонентов).

Величина субсидии на возмещение фактически понесённых затрат по уплате авансового платежа варьируется в пределах 10 миллионов рублей. Она также зависит от срока работы субъекта предпринимательства и количества работающих на предприятии сотрудников.

ГК «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» предлагает воспользоваться выгодным предложением и приглашает к участию в программе официальных дилеров, сервисные центры и партнёров ОАО «КАМАЗ», которые зарегистрированы и осуществляют свою деятельность на территории республики.

## За чистый воздух

*Специалисты «КАМАЗа» и его дистрибьютора – ООО «РариТЭК» приняли участие в совещаниях производителей газомоторных автомобилей с представителями власти и бизнеса Волгоградской области.*

Главным из них стало прошедшее под председательством вице-губернатора Волгоградской области Константина Храмова совещание по вопросу разработки комплексной программы расширения использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве моторного топлива на автотранспорте в городе Волгограде и Волгоградской области.

Директор по продажам газобаллонных автомобилей ОАО «Торгово-финансовая компания «КАМАЗ» Руслан Зиятдинов и генеральный директор ООО «РариТЭК» Рафаэль Батыршин представили презентацию по комплексному решению проблем повышения энергоэффективности и улучшения экологии в регионе на основе использования автотехники на природном газе.

В рамках государственной программы госсубсидирования на закупку автобусов, работающих на метане, между компаниями «КАМАЗ», «РариТЭК» и «Волжанин» была достигнута договорённость о разработке газобаллонных автобусов большого класса на шасси КАМАЗ. Сегодня в Волгоградской области существует большая потребность в таком транспорте.

### АНОНС

## Читайте в следующем номере:

- Мастерская Наиля Байбикова
- «Вести КАМАЗа»: год на экране
- Кто в профессии сильнее?



## БРИГАДА МАСТЕРОВ

# Все задачи по плечу

Наталья ГАРИПОВА. Фото: Николай БРИК

У каждого, пусть и небольшого, коллектива есть свой характер. У бригады Платова с автомобильного завода характер лёгкий. Гостеприимство и такой оптимистичный настрой помогают её слесарям работать с огоньком, быть на заводской передовой, выполнять ответственные и непростые задания. Мы наведались в гости к бригаде на участок сборки оригинальных кабин, относящийся к цеху сборки кабин автомобильного завода.



Бригада участка сборки оригинальных кабин образовалась почти 10 лет назад. Коллектив оказался настолько дружным, что с тех пор все продолжают работать вместе.

В ней работает 13 человек, они вместе давным-давно, с момента образования участка в начале «нулевых». Практически все пришли сюда с главного конвейера, причём отбирали рабочих на сборку оригинальных кабин особо, приглашали самых лучших. «Тут все работники с головой и с руками. Возьмите хоть нашего Ришата Хабибуллина, к нему все цеховые инженеры-технологи за советом идут», - встречая нас, заметил мастер бригады Анатолий Стародубов.

Действительно, Ришата Хабибуллина на заводе ценят высоко. Вот и совсем недавно он ездил в Турцию на автомобильный завод «Mercedes-Benz Turk» компании Daimler AG в составе делегации автомобильного завода, чтобы воочию посмотреть, как там производят кабины для грузовых «Мерседесов». «Мне понравилось, будущее у «КАМАЗа» перспективное. Кабина эта хорошая, комфортабельная. Думаю, что мы сможем её собирать качественно, ведь она ничуть не сложнее тех кабин, что мы делаем сейчас на нашем участке», - поделился с нами Ришат Хабибуллин.

А в работе у бригады только оригинальные кабины. Они собирают двухэтажные «суперкабины» для автомобилей модификации 6460, танковозы, кабины автобусов на экспорт в Венесуэлу, машины с правым рулём, кабины для автомобилей стандарта «Евро-4» и многое другое. Выполнять свою работу качественно слесарям механосборочных работ помогают отточенные годами навыки, ведь каждый из них владеет в совершенстве не одной, а минимум десятью операциями сборки.

Свою работу здесь любят все. Нурия Абдуллина объясняет это просто: «Знаете, когда я работала на конвейере, то ни разу не видела готовую кабину, всегда стояла на какой-то операции и конечного результата просто не могла наблюдать. Здесь же всё иначе, видишь, к чему приводят все усилия, приложенные за смену». Вторит ей и Екатерина Каргачова: «Наш участок с конвейером не сравнить. Там очень однообразная работа, целый день одно и то же, а здесь мы умеем и делаем все операции. Это гораздо интереснее, но и сложнее, конечно».

Практически все в бригаде считают, что она – самая лучшая на заводе, уж больно сплочённый коллектив, да и работы никакой не боится, частенько помогают главному конвейеру справиться со сложными заданиями. Может быть, именно поэтому бригаду в будущем ждут перемены – площадь её малого конвейера будет расширена, прибавится и количество работников – а всё это для того, чтобы начать сборку новых кабин.

Нас не хотели отпускать без угощения, уж таков гостеприимный нрав платовской бригады, поэтому прошли мимо бытовки, где на столе алел маленький арбуз, выращенный на даче слесаря Юрия Галишикова, было практически невозможно.

Именно «бригады мастеров» на каждом заводе автогиганта обеспечивают успех нашей компании в целом. Иногда о них знают только в своих подразделениях. Мы же хотим, чтобы их узнал весь «КАМАЗ». Поэтому редакция газеты «Вести КАМАЗа», ждёт от своих читателей звонков (т.45-21-95) или писем (Ngaripova@kamaz.org): может быть именно ваша бригада и есть «бригада мастеров», может быть, на соседнем участке трудятся настоящие асы своего дела? Сообщайте нам, мы обязательно расскажем о таких камазовцах в нашей постоянной рубрике.

## ТЕХНОЛОГИИ

# Когда микро выходит на уровень макро

Ольга ЕРАШОВА. Фото: Павел МОРДОВИН

В августе исследовательская база Технологического центра ОАО «КАМАЗ» получила солидное подкрепление в виде нескольких новых современных приборов. Эти приобретения, сделанные компанией в рамках курса на повышение качества автомобилей, делают видимым невидимое: позволяют проникать в микромир, осуществлять глубинный анализ материалов – чтобы, исходя из реальных результатов, на уровне уже обычного макромира принимать наиболее эффективные решения.

В сопровождении заместителя главного технолога Владимира Колтунова и начальника центральной лаборатории металловедения ТЦ Люция Свистуновой мы отправляемся знакомиться с новичками. И сама Люция Табрисовна, и специалисты её лаборатории не нарадуются новым помощникам. Новая техника значительно экономит время инженеров-исследователей, облегчает их труд и имеет лучшие эргономические показатели – в отличие от приборов, изготовленных 15-20 лет назад.

Все приборы компьютеризованы, с русифицированными версиями программного обеспечения, – любовно характеризует новые приобретения Люция Свистунова. – «Спектрмакс» предназначен для экспресс-анализа химического состава сталей, сплавов, чугуна, алюминия, меди. В стилистике «КАМАЗа» это означает, что мы гораздо быстрее, с высокой степенью надёжности сможем выдавать результаты анализов по головкам и блокам цилиндров, поршням и мно-

гим другим деталям. Подтвердит или опровергнет соответствие требованиям по твердости, прописаным в конструкторской документации, новый автоматический микротвердомер. Все приборы можно агрегатировать, создавая исследовательский комплекс с новыми возможностями.

Так, микротвердомер можно подсоединить к микроскопу и получить результат в виде панорамы микроструктуры шлифа с указанием твердости по проверяемым зонам. Щелчок клавиатуры – и готова распечатка с изображением, что обеспечивает фиксацию итога исследований. Такие документы очень доказательны в качестве результатов экспертиз и аргументов при судебных спорах с фирмами-поставщиками и контрагентами.

Самое ценное приобретение, – продолжает Люция Табрисовна, – единственный в городе электронный микроскоп фирмы «Тескан» с оптическим увеличением от 40 до 1 миллиона крат. Его «специальность» – фрактография.



«Мнение» микротвердомера сравнимо с решением арбитра, считает инженер-исследователь Марина Еркаева

## РЕДКАЯ ПРОФЕССИЯ

# Немного разведчики – и физики, и лирики

Наталья ГАРИПОВА. Фото: Николай БРИК

Есть на «КАМАЗе» инженеры, которые своей основной сферой деятельности сделали рационализаторство и изобретательство. И пусть в официальном списке профессий такого пункта нет – все они по праву считают себя обладателями этой редкой специальности. На заводах автогиганта их совсем немного, чуть более десяти человек, все они входят в группы или бюро рационализации и изобретательства своих предприятий. На заводе двигателей мы встретились с такой группой. В неё входят три человека: её руководитель Тагир Сафиуллин, ведущий инженер-патентовед Рафаэль Тазеев, ведущий инженер Ильдар Галиуллин. Мы попросили рассказать их об особенностях своей редкой специальности.

Путь каждого из них в профессию прошёл через обязательный этап – неимоверный всплеск технического творчества в тот момент, когда они оказались в первый раз после студенческой скамьи на реальном производстве. Поэтому и Тагир Сафиуллин, и Рафаэль Тазеев, и Ильдар Галиуллин солидарны в том, что из простого инженера получается изобретатель лишь в том случае, если у него есть постоянное желание и самое главное – идеи, как это производство улучшить. Они уверены, что оригинальное техническое мышление способно даже в устоявшихся производственных процессах высчитать узкие места и предлагать способы их устранения. И, конечно, рационализатора и изобретателя от остальных отличает неравнодушие к работе, к процессу производства как таковому. Это на первом этапе – ну, а уже потом свои таланты в этой сфере нужно развивать. Поэтому все работники этой группы получили второе высшее образование в сфере патентования.

Сегодня их задачей является оказание всесторонней помощи и поддержки в вопросах рационализаторства тем, кто подаёт рацпредложения на заводе двигателей. – Нужно понимать, что мы далеко не единственные, кто занимается техническим творчеством на предприятии. Наша группа по большей части является аккумулярующим звеном в процессе изобретательства на заводе. Поэтому мы, кроме всего прочего, обеспечиваем рационализаторов необходимыми научными и теоретическими материалами, проводим информационные встречи для всех заинтересованных в этой сфере, помогаем в составлении нужной документации, расчёте экономического эффекта, помогаем состыковаться с разными заинтересованными во внедрении предложений специалистами, то есть содействуем созданию творческих

групп, – рассказывает Тагир Сафиуллин. Ещё одной своей обязательной функцией группа считает просветительскую работу среди технической интеллигенции завода. Все возможности для этого на «движках» созданы. К группе рационализаторства и изобретательства относится техническая библиотека предприятия, куда регулярно поступают специализированные бюллетени. В них публикуются все зарегистри-

рованные в текущем году технические изобретения. На их основе эта тройка движковцев помогает всем неравнодушным быть в курсе последних вехий науки. Кроме того, группа активно работает с рекламациями, поступающими на завод, поскольку они служат сигналами к тому, что необходимо что-то доработать в производстве.

Сегодня мы говорим о потребности в специалистах, работающих на стыке наук, – поясняет Владимир Колтунов. – Дело в том, что для работы на новом оборудовании инженер должен иметь знания в областях металловедения, физики, химии, необходимо уметь связать их для правильной оценки полученных результатов. С



По мнению Владимира Колтунова, с помощью новых приборов «КАМАЗу» будет проще не только бороться с дефектами, но и вырабатывать для поставщиков специальные характеристики, в соответствии со стандартами ИСО/ТУ 16949, что позволит значительно поднять качество автомобилей.

Не случайно промелькнуло в речи технологов слово «суд»: уже есть прецеденты, когда новые технологии и исследовательское оборудование помогают «КАМАЗу» выигрывать процессы и заставляют поставщиков, по результатам исследований, возмещать «КАМАЗу» понесённые по их вине затраты.

К моменту принятия решения о создании автомобилей следующего экологического класса, – заключает нашу небольшую экскурсию главный технолог ОАО «КАМАЗ», директор Технологического центра Равиль Хисамутдинов, – наша лабораторная база оказалась на пределе своих возможностей: в ряде случаев мы перестали понимать причины поломок, разрушений деталей как при испытаниях, так и в эксплуатации. Стали привлекать силы различных исследовательских

теми же нано-частицами – ведь надо знать, где их искать, как искать и адекватно оценивать их реальную пользу для деталей и узлов автомобиля «КАМАЗ». Поэтому наши специалисты достаточно частые гости в лабораториях таких учебных и научных центров, как К(П) ФУ и КНИТУ в Казани, МГУ и МФТИ в Москве, СПбПБ в Санкт-Петербурге.

По внешним параметрам, – уточняет Владимир Иосифович, – продукция может выглядеть вполне удовлетворительной, но если зритель в корень, что называется, до молекул... То, что на уровне макро выглядит замечательно, в мире микро оказывается совсем иначе. Кто-то не прочь нажиться на



Инженер-исследователь Ольга Самунова определяет на «Спектрмаксе» химический состав любого металлогосплава

невидимом «нано» - цены-то в этом случае несопоставимые. Бывает, в целях экономии кто-то переходит с оригинальных материалов на менее дорогие. И всё бы ничего, да вот, превращаясь в детали и узлы автомобиля, «суперэкономичные материалы» теряют до трети прочности и другие свойства. И выходит такая экономия «КАМАЗу» боком.

По мнению Владимира Колтунова, с помощью новых приборов «КАМАЗу» будет проще не только бороться с дефектами, но и вырабатывать для поставщиков специальные характеристики, в соответствии со стандартами ИСО/ТУ 16949, что позволит значительно поднять качество автомобилей.

Не случайно промелькнуло в речи технологов слово «суд»: уже есть прецеденты, когда новые технологии и исследовательское оборудование помогают «КАМАЗу» выигрывать процессы и заставляют поставщиков, по результатам исследований, возмещать «КАМАЗу» понесённые по их вине затраты.

К моменту принятия решения о создании автомобилей следующего экологического класса, – заключает нашу небольшую экскурсию главный технолог ОАО «КАМАЗ», директор Технологического центра Равиль Хисамутдинов, – наша лабораторная база оказалась на пределе своих возможностей: в ряде случаев мы перестали понимать причины поломок, разрушений деталей как при испытаниях, так и в эксплуатации. Стали привлекать силы различных исследовательских

институтов, но с образцом в кармане не набегаешься, тем более что постоянно появляются новые материалы, в том числе с нано-свойствами. Возможности новой умнейшей техники, которая позволяет получить достоверный и объективный результат, – это руководство к действию, с адресной рекомендацией на предмет того, куда необходимо направлять корректирующие усилия. Технологи «КАМАЗа», со своей стороны, готовы применять полученные результаты исследований для корректировки технологий, внедрить всё, чтобы снизить себестоимость и повысить качество нашей продукции.

Теперь, суммируя весь арсенал имеющейся и вновь закупленной техники, можно констатировать: «КАМАЗ», подобно другим компаниям-автопроизводителям мирового уровня, фактически создал современный исследовательский комплекс. Он обеспечивает уровень исследований, соответствующий современным требованиям ведущих производителей автомобилей.

Нашим исследованиям доверяют такие фирмы, как «ЦФ КАМА», «КАММИНЗ КАМА», «Федерал Могул». Оперативная локализация деталей для созданных с участием «КАМАЗа» СП состоялась, в том числе, и благодаря прямому и активному участию лабораторий ТЦ.

Технологи убеждены: без глубоких и достоверных исследований развитие, совершенствование и внедрение новых технологий просто невозможно.



Рафаэль Тазеев, Тагир Сафиуллин и Ильдар Галиуллин (слева направо) стараются быть в курсе всех новинок научной технической мысли.

Бывает косное отношение к улучшениям, приходится сдвигать инертную массу тех, кто привык всё делать по накатанной, – замечает Ильдар Галиуллин.

Мы не могли не поинтересоваться у изобретателей их отношением к кайдзен-движению, которое сейчас идёт на «КАМАЗе», ведь оно сродни их работе.

Мы видим, что эта деятельность стимулирует людей к проявлению технического творчества. Уверены, что те, кто подаёт и внедряет кайдзен-предложения, в

конечном итоге, вырастут до подачи рацпредложений, – отвечает Тагир Сафиуллин.

Рационализаторы с радостью подмечают, что завод двигателей богат на способных молодых людей, есть среди них и те, что даже получили степень кандидата технических наук. Главное, считают работники группы, чтобы за рутинной ежедневной производственной техникой одарённых людей хватало времени свои идеи оформлять и внедрять в жизнь в виде рацпредложений.



# Открывая двери новому

Гузель ГАТИНА. Фото: Николай БРИК

Корпоративный университет «КАМАЗа» не перестаёт заботиться о профессиональном развитии заводчан и их карьерном росте. В новом учебном году получать знания и навыки станёт еще увлекательнее, обещают сотрудники камазовской кузницы кадров.

В рамках профессиональной мастерской в Региональном институте передовых технологий и бизнеса состоялся «День открытых дверей», на котором специалисты по обучению разных подразделений «КАМАЗа» ознакомились с пятью новыми учебными программами и курсами.

Знакомый многим курс «Бережливое производство» с этого года будет проходить в обновленной лаборатории ЛИН-технологий. Лаборатория поделена на несколько зон: производственная зона, зона офиса (или зона 5С), склад, зона по обслуживанию оборудования и гемба. Каждая из них оснащена соответствующим оборудованием. Здесь есть гравитационный и офисный стеллажи, инструменты и комплектующие для сборки деталей, средства защиты (халаты, перчатки и пр.) и даже станок.

– В этом помещении теперь можно моделировать любые процессы, как производственные, так и офисные, – рассказывает руководитель лаборатории ЛИН-технологий Алексей Болотов. – Обучение проходит в форме деловой игры, в процессе которой участники могут изнутри понять, что

такое бережливое производство, и научиться внедрять его инструменты на своём рабочем месте. Здесь мы можем наглядно показать, как работают улучшения. Наш принцип – минимум теории, максимум практики. О возможностях этой ЛИН-лаборатории мы и рассказываем сегодня специалистам по обучению.

В соседней аудитории тем временем проходит презентация модели Школы менеджмента. Заместитель директора Корпоративного университета КАМАЗа Татьяна Голубицкая и руководитель школы бизнеса «КАМА-ЛИНК» Нурия Халидова рассказывают о программе обучения руководителей начального звена управления. Школа менеджмента даёт базовые навыки руководителя тем, кто впервые столкнулся с управлением людьми. Это руководители так называемого операционного уровня, в основном начальники бюро.

– Руководителей среднего и высшего звена управления мы успешно обучаем в школе бизнеса «КАМА-ЛИНК». А представители начального звена управления раньше не имели возможности повысить свою квалификацию. И мы решили создать

Школу менеджмента, для того чтобы начинающие руководители могли получить самые необходимые знания о том, как организовывать рабочий процесс и управлять персоналом на своём уровне, – объясняет Татьяна Голубицкая. – Обучение в этой школе не длительное, три месяца. Причем дополнительно к базовым навыкам руководителя мы предлагаем ещё и спецкурсы. При желании любой студент Школы менеджмента может

молодежи знаний о процессе создания продукта. Курс затрагивает все этапы создания продукта: от разработки его концепции до сопровождения производства и эксплуатации вплоть до утилизации.

Специалисты Корпоративного университета «КАМАЗа» Денис Большагин и Алла Чеботарёва представили кадровикам новые документы «Портфель форм, методов и технологий обучения ОАО «КАМАЗ», а так-



За процессом езды можно наблюдать и снаружи

научиться вести переговоры, проводить презентации, выступать перед публикой – или чему-то другому.

Программа «Разработка продукта», которую также представляли в этот день в РИПТиБе, не нова для нашего читателя. В новом курсе для молодых инженеров, конструкторов и технологов, созданном Корпоративным университетом совместно с Аналитической службой «КАМАЗа», мы рассказывали в одном из прошлых номеров. Напомним, что эта программа направлена на восполнение у камазовской

же «Процедуру разработки, движения и хранения методических комплексов ОАО «КАМАЗ». В них обозначены единые подходы к обучению, которыми могут пользоваться заводы и подразделения автогиганта, и установленны единые требования к методическому обеспечению программ материалами, улучшающими качество обучения персонала.

Последней и, пожалуй, самой впечатляющей новинкой РИПТиБа стала программа «Безопасное, экономичное и экологичное вождение». У специали-



Алексей Болотов (слева): «Любой процесс, производственный или офисный, можно моделировать в новой ЛИН-лаборатории»

ТиБа, рассказал, что в будущем эти тренажёры смогут моделировать не только езду на грузовых КАМАЗах, но и на различных видах спецтехники.

Эти тренажёры существуют уже почти год. На них успели обучиться порядка 250 человек. Суть образовательной программы в том, чтобы научить водителей КАМАЗов ездить безопасно, экономично и экологично, что, собственно, понятно из названия курса. Слушатели курса достигают поразительных результатов. Так, некто Привалов, военный с Дальнего Востока, на первом занятии проехал контрольный участок со средним расходом топлива 81,9 литра на 100 километров. После теоретического обучения и занятий с инструктором контрольная цифра опустилась до 45,5 литра. Рекордный же показатель на сегодняшний день составляет 17,06 литра топлива на 100 км.

Автотренажёры на базе автомобилей КАМАЗ вызвали интерес не только у Министерства обороны, но и у гражданских предприятий. С камазовской новинкой успели ознакомиться и иностранцы, представители Латинской Америки и Азии.

## Цена оплошности

В последнюю неделю августа, как сообщает департамент промышленной безопасности и экологии, на «КАМАЗе» зарегистрировано два несчастных случая на производстве.

Фактически один из них произошёл ещё в начале июля, но с заявлением о получении травмы (ушиб и сдавление бёдер) электрогазосварщик прессово-рамного завода обратились только 28 августа – после того, как был выписан с больничного. Обстоятельства дела таковы: в тот день, 4 июля, заводчанин находился в зоне работы погрузчика – обошёл его сзади и встал сбоку. Водитель этих его маневров не заметила и, двигаясь задним ходом, прижала рабочего погрузчиком к находившейся рядом таре.

Оплошность, обернувшуюся травмой руки, допустил высококлассный наладчик завода двигателей. Работая на токарном станке, он решил отполировать наждачной бумагой обрабатываемую на станке деталь. Не отключая станка, поднёс шлифовальную шкурку к вращающейся детали. Результатом таких действий стала ампутация безымянного пальца правой руки.

Сотрудники ДПБЭ напоминают: в случае получения травмы на производстве необходимо сообщить об этом незамедлительно – информировать мастера, непосредственного руководителя. Ведь по каждому такому факту проводится служебное расследование, и, чем оперативнее оно будет организовано, тем точнее и объективнее будет информация.

## Главный праздник сентября

Гузель ГАТИНА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

По давней учебной традиции гостей праздника и своих педагогов первокурсники встречали стоя. Первого сентября День знаний отмечали 268 ребят, впервые перешагнувших порог «Технического колледжа», расположенного на заводе двигателей.

«Всё впереди: профессия, признание. И нам любое дело по плечу», – слова песни, открывавшей праздник, вполне могли бы стать девизом первокурсников, для которых учебный год начнётся с экскурсии в цеха завода двигателей. Наверняка, немногие студенты сегодня могут похвастаться тем, что увидели своё будущее рабочее место ещё до начала занятий.



Звучат слова напутствия первокурсникам от «магистров» производства: генерального директора «КАМАЗа» Сергея Когогина, главного инженера завода двигателей Рафиса Галиева и директора колледжа Петра Кудряшова.

– Традиционно день знаний мы проводим в зале «Прогресс» завода двигателей. Это символично. Потому что техническое училище №80, а ныне технический колледж, было создано при заводе двигателей его первым руководителем, Виктором Денисовичем Потаповым, – напомнил собравшимся директор колледжа Пётр Кудряшов, отметив также, что сейчас колледж добивается присвоения имени основателя. – Мы гордимся тем, что рождены «КАМАЗом», мы всегда чувствуем поддержку автогиганта и прилагаем все возможные усилия в подготовке специалистов для завода, наследников первостроителей.

Поздравив студентов с праздником, Пётр Кудряшов пригласил на сцену главного гостя торжества – генерального директора ОАО «КАМАЗ» Сергея Когогина. Как и положено, Сергей Анатольевич пришёл на праздник первокурсников не с пустыми руками. Вручение в дар колледжу нового плottера он предварил словами напутствия: «В этом учебном заведении вы начинаете путь собственной капитализации. Чем лучше учитесь, быстрее осваиваете рабочие профессии, профессии мастеров, тем больше гарантируете себе успех в будущем. Жизнь становится более понятной, более стабильной, и каждый должен зарабатывать себе свою собственную капитализацию, чтобы сам, в первую очередь, мог предложить себя работодателю как высококлассного специалиста и претендовать на хорошую зарплату. «КАМАЗ» предъявляет к вам требования, которые предъявляет сегодня время ко всем нам. Вы должны делать свою работу быстро, качественно и без ошибок. И лет через десять, я думаю, те, кто сидит в этом зале, будут командирами нашего производства и примут участие в создании хай-тек КАМАЗа».

Технический колледж всегда мобильно реагировал на запросы производства. Последней настройкой учебного процесса, которая произошла в колледже к текущему учебному году, стало введение специальности «Металловедение и термическая обработка». Набор в группы, где будут готовить термистов, прошёл успешно. Заместитель директора колледжа по научно-методической работе Разина Абрамова завершила нас, что молодые специалисты появятся на термогальваническом производстве завода двигателей уже через четыре года. Также большой популярностью на заводе пользуются наладчики станков с программным управлением. С дефицитом и этих специалистов колледж успешно справляется.

Новый учебный год, помимо визитов высоких гостей и внедрения новых специальностей, запомнится ещё одним важным событием. В конце ноября педагоги и студенты отметят 30-летие колледжа. О торжестве, посвященных юбилею, также расскажут «Вести КАМАЗа».

## ПР3: вектор улучшений

Дания МАЖИТОВА

Развитие производственной системы – нелёгкий труд, но все успешно развивающиеся предприятия машиностроения разных стран идут по этому пути. Год назад на автомобильном заводе в рамках развития Производственной системы «КАМАЗ» был успешно реализован проект «Маяк», и уже в процессе его внедрения, как и предполагалось, «маяки» засветились и на других заводах компании. Немалых результатов по каждому из направлений, обозначенных аббревиатурой SQDCM – безопасность (S), качество (Q), дисциплина поставок (D), затраты (C), корпоративная культура (M) – удалось достичь за последние полтора года в процессе развития PSK на прессово-рамном заводе.



Повысить производительность труда оказалось возможным благодаря междисциплинарным командам, специально сформированным по потокам рамы и каркаса кабины – основной продукции завода. Для равномерности загрузки и повышения эффективности работы персонала здесь сбалансированы производственные процессы, за счёт чего время такта по линиям было снижено по сравнению с 2011 годом в среднем на 8%. Но для бесперебойной работы сборочная линия требует своевременной поставки комплектующих. Решить «нерешаемые» проблемы обеспечения удалось с применением методов «вытягивающего производства»: на сегодня количество деталей рамы, поставляемых по системе канбан, превышает 110 номенклатурных позиций,

количество деталей, влияющих на работу первых часов конвейера автомобильного завода, по сравнению с 2011 годом, сократилось на 70%. Как следствие, сократилась простоя у потребителя (таким для ПР3 является автомобильный завод).

Значительные результаты достигнуты и в части повышения качества. Стандартизирован учёт дефектов на базе ключевых показателей качества: DPU – количество дефектов на единицу продукции, FTT – производство продукции с первого раза без доработок, АРА – инспекционный контроль качества готового продукта «глазами заказчика», организовано постоянное выявление, ранжирование и решение проблем. В результате показатель АРА улучшен по сравнению с 2011 годом на 48%. Общее повыше-

ние качества составило 26%.

Во многом это оказалось возможным благодаря подаче и реализации кейдзен-предложений и проектов, ставших уже неотъемлемой частью жизни завода. По сравнению с 2011 годом, количество улучшений возросло на 83%, экономический эффект от реализации – на 72%.

Увеличилась доля основного производственного персонала – тех, кто непосредственно создаёт ценность, а вот доля вспомогательного персонала и руководителей снизилась.

Однако главное, конечно, не разовые улучшения показателей, а построение эффективной системы управления, основанной на постоянных улучшениях. В этом помогает заводу внедряемый на ПР3 стандарт управления процессами из места создания ценности SFM – shop floor management. Несколько лет назад руководители не предполагали, насколько изменится культура управления. В то время как в кабинетах шли многочасовые заседания и обсуждались приблизительные данные, на производстве эта информация уже устаревала. Сейчас реализован важный этап: определены KPI – ключевые показатели эффективности процессов, оперативные совещания переведены из кабинетов на специально созданные инфоцентры в основных цехах и в бригадах,

организована работа по внедрённым стандартам решения проблем. Яркий пример – когда после оперативного совещания руководители завода отправляются на место возникновения проблем (главный принцип – Go&See: иди, смотри, воздействуй) и только увидев проблему своими гла-

### Работа, проделанная коллективом ПР3, уже сегодня даёт заводу серьёзные преимущества в развитии и преобразовании предприятия.

зами, принимают своевременные и эффективные решения. Работа с инфоцентрами и использование представленной на них информации стала привычной для наших руководителей. Директор завода использует инфоцентр для контроля выполнения поставленных задач, здесь ему намного легче увидеть отклонения и своевременно на них отреагировать. Далее по этим проблемам проводится работа в цехах и бригадах, разрабатываются оперативные сдерживающие меры и долгосрочные решения, постоянно отслеживается статус исполнения и результат.

Для выявления отклонений от стандартов PSK регулярно проводятся внутренние аудиты внедрения систем «5S» и TPM, по итогам в подразделения выдаются предписания с замечаниями и сроками их устранения.

Результат – значительные улучшения в культуре производства и визуализации рабочих мест, в состоянии оборудования, сокращении простоев лимитирующего оборудования, исключении проблем запуска оборудования в первые часы работы. Высокую оценку этой работы

разбора причин отклонений организуют соответствующую работу.

Все перечисленные результаты достигнуты не просто так: руководители завода провели кропотливую работу, осваивая новые инструменты анализа и управления, изменяя модель собственного поведения, ежедневно проявляя лидерские качества. Стандартная оценка применения принципов Lean руководителями достигла на ПР3 52% от целевой (для сравнения, такая же оценка руководителей литейного завода дала результат только 18%).

Проведённый анализ потенциала улучшения процессов используется сейчас как в проекте корпоративного уровня «Синхронизация потока изготовления грузового автомобиля», так и в дальнейшем распространении накопленного опыта на все подразделения. Стандарт SFM внедряется ещё в четырёх цехах основного производства, в соответствии с Целями завода на 2012 год реализуются проекты по стандартизации ролей и ответственности, развитию персонала и другие.

Впереди ещё много работы по улучшению процессов и снижению потерь, изменению системы управления производством. Но то, что уже сделано, вселяет уверенность в успехе и достижении целей, принятых заводом и «КАМАЗом».



## САД БЛАГОУХАННЫЙ

# «А вот у нас на даче...»

Наталья ГАРИПОВА

Совсем недавно в Челнах прошёл праздник цветов. Красота, конечно. Но срезанные красавцы, втиснутые в рамки фигур и картин, не идут ни в какое сравнение со своими собратьями, вольготно растущими в необыкновенном саду ведущего инженера группы реализации автомобильного завода Галины Шевелёвой.

Восемь лет назад она принципиально отказалась от огородного хозяйства. Говорит: «Приелось!». Теперь на её 15 сотках в садоводческом обществе «Орбита-2» – хрупкая цветочная красота, редкие породы деревьев и кустарников. В своём царстве красок и ароматов она живёт весь сезон и лишь в холода переезжает в городскую квартиру.



Галина Шевелёва превратила дачный участок в ботанический сад

**- Галина, вы можете перечислить все сорта растений, живущих на участке?**

- Это очень сложно. Скажу, что развожу цветы так, чтобы сад цвёл, начиная с последнего весеннего снега и заканчивая первым осенним снегом. Поэтому, если идти по сортам, то начинать нужно с первоцветов. Крокусы, орнитогалумы, печеночницы – это низкорослые цветы, но когда они выглядывают из-под снега, глаз радуется. Потом начинаются весенние цветы: тюльпаны, нарциссы, ирисы. Тюльпанов, кстати, у меня много разных сортов, есть черные, попугайные, махровые. А вот горжусь я дикой орхидеей, этот сорт занесён в «Красную книгу».

Могу сказать точно, что в Челнах её ни у кого нет. У меня много сортов лилий. Есть на участке цветы, которые привычнее видеть дома в горшках – это несколько сортов герани (ампельные, махровые), гортензии. Не представляю сад без водоема, а водоем – это кувшинки, их у меня четыре-пять сортов.

Специально пять соток выделено только под то, чтобы выращивать декоративные кустарники и деревья. У нас из Сургута кедры, из Владивостока маньчжурский орех, есть пихта, кедр, боярышник, каштан, лиственницы. Под деревьями

высадила газонный клевер, он выглядит лучше, чем простая газонная трава. У меня собрано много сортов орешников со всех концов страны. Мой любимый цветущий кустарник – сирень. Влюбилась в него, когда побывала в московском ботаническом саду. Теперь у меня есть очень редкие сорта сирени, например, жёлтая.

**- А какие цветы любите?**

- Лилии.  
**- Почему не розы?**  
- Я люблю штамбовые розы. У меня есть, конечно, целый розарий.  
**- А нелюбимые цветы есть?**

- Не то, чтобы нелюбимые... Просто мне утомительно заниматься плетистыми розами. Они три года у меня были, теперь я отказалась от их разведения.

**- Каков был толчок к такому страстному увлечению цветами?**

- Я познакомилась на нашем заводе с работницей Светланой Афанасьевой Безыменко. Однажды она привела меня на свою дачу, где кусочек земли был выделен под цветы. Это было очень красиво. С тех пор я поняла, что буду заниматься только ими.

**- Ваши близкие приветствовали такое увлечение?**  
- Да. Если раньше не со-

всем понимали, потому что это увлечение требует больших затрат, то сейчас увлеклись все: и муж, и мама. Так что хорошо, что у нас в семье нет аллергиков.

**- Как вам пришло в голову разводить грибы?**

- Прочитала в интернете способ разведения грибов, с этих пор начала экспериментировать. Первый год не получилось, а потом пошло. В этом году было много грибов. Поэтому в те выходные нарезали пять литров подберезовиков, пять литров масляток, две банки волнушек засолили. А способ был такой: все отходы после домашней обработки лесных грибов нужно замочить на три дня, а потом вылить эту смесь под те деревья, под которыми данный сорт грибов обычно растёт в природе. Теперь у нас лет пять грибы есть постоянно.

**- А вы цветы срезаете?**

- Конечно, срезаю. Просто их такое количество, что когда срежешь, это совсем незаметно. Дарю цветы, ставлю дома, приношу на работу. А продавать – никогда не продавала.

**- Ваши советы начинающим цветоводам...**

- Не нужно стараться объять необъятное. Делайте всё постепенно. Начинайте с самого простого, например, с пионов, тюльпанов, нарциссов. То есть с тех цветов, что хорошо переносят зиму и не требуют особого ухода.

**- Есть ли у вас соратники? Челнинские цветоводы между собой общаются? Или как рыбаки - стараются не выдавать тайн?**

- Мы, конечно, общаемся, обязательно делимся радостями и неудачами, советуемся. Всегда можно узнать, где и что покупали, как приживалось, какие цветы заболели, чем их лечить. Сейчас стало популярно разводить сады, поэтому цветоводов в Челнах немало, даже на нашем заводе сколько угодно. Более того, иногда ко мне в кабинет заглядывают некоторые мужчины-руководители: лица суровые, проблемы производственные. Но как только увидят цветы в вазе, смягчаются. И начинается разговор: «А вот у нас на даче...»



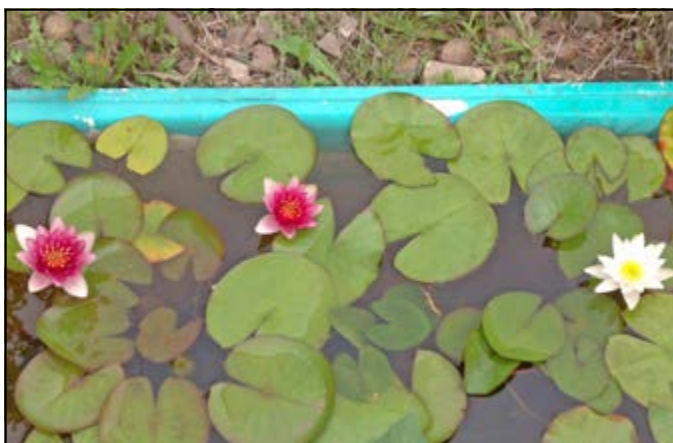
Это не муляж, а настоящие грибы, которые Галина Шевелёва разводит на даче



Под разведение пород деревьев на участке выделено 5 соток



Любимые цветы Галины Шевелёвой – лилии



На участке цветовода есть 4-5 сортов кувшинок

## НАУКА И ПРАКТИКА

## От замысла до воплощения. И не только

На прошлой неделе в Региональном институте передовых технологий и бизнеса участники обучения защитили проекты по курсу «Разработка продукта». Они представили результат двухмесячного обучения, которое охватило изучение ключевых инструментов и методов, используемых при создании, разработке и производстве продукта.

В состав пилотной группы были включены молодые специалисты ОАО «КАМАЗ». Они учились выявлять потребности в том или ином продукте, генерировать и выбирать его концепцию, проектировать задуманное с точки зрения экономической эффективности, качества и эргономики.

В рамках мероприятия прошла также презентация курса для руководителей НТЦ и ТЦ – потенциальных заказчиков подобного обучения. Было представлено три проекта: «Манипулятор для штамповки» (для кузнечного завода), «Автомобиль с краново-манипуляционным устройством» и «Ремонт напольного транспорта» на заводе двигателей. Заместитель генерального директора ОАО «КАМАЗ» – директор по развитию Ирек Гумеров, присутствовавший на защите проектов в качестве эксперта, дал

высокую оценку всем разработкам. Он также отметил, что необходимо организовать массовое обучение по программе «Разработка продукта», а в качестве основы для разрабатываемых проектов посоветовал взять актуальные проблемы производства.

Сами же участники обучения отметили, что курс очень структурированный, даёт понятные инструменты для разработки продукта с конкретными результатами и может быть полезен маркетологам, экономистам, а также всем участникам производства и студентам. Особенно всем понравилась работа с потребителями разрабатываемого продукта и взаимодействие в междофункциональных группах. Следующий шаг, который их ожидает, – это внедрение, разработка новых продуктов на своих рабочих местах.

## ОТДЫХАЕМ ВМЕСТЕ

## В «Саулык» – всей семьёй

Каждое лето для работников оздоровительного комплекса «Саулык» – это маленькая жизнь, а точнее тысячи жизней челнинских ребятишек. За прошедшее лето в лагерях комплекса отдохнуло более 3400 детей.



«Не секрет, что ОК «Саулык» всегда был лидером, как в организации детского отдыха, так и по масштабности, – говорит управляющий о/к «Саулык» Замил Абраров, с которым мы встретились по окончании летних каникул.

– Поэтому для нас школьные каникулы означают активную подготовку, в которой задействовано более пятисот работников компании».

В лагерях комплекса «Саулык», сохранивших лучшие культурные традиции детского отдыха советских времён, детям обеспечивается шестипразовое питание. «Это не излишек, а простая необходимость для детского здоровья», – говорит главный специалист по продажам ЗАО «КАМАЗжилбыт» Наталья Шакирова. Причем руководство ЗАО «КАМАЗжилбыт» постоянно совершенствует техническое оснащение комплекса. Этим летом в о/к «Саулык» начало действовать уникальное водоочистительное оборудование, позволяющее по-новому организовать процесс питания детей. Еду для детей готовят только на очищенной специальной фильтром артезианской воде.

Итак, лето закончилось. Однако ребята, из года в год приезжающие в «Саулык», знают, что двери лагеря для них открыты практически круглый год. «Буду ждать осенних каникул!» – сообщает нам пятнадцатилетняя Евгения, активная участница смен о/к «Саулык». – Смена, конечно, короче, но зато нам обещали проживание в корпусах «Звездного», а это куда круче. Там есть номера с евроремонтном, телевизором и душем прямо в комнате! Но прежде чем паковать чемоданы, необходимо позаботиться о путевке на осеннюю смену. К сожалению, в «Звездном» может не хватить мест для всех желающих. Будет роздано всего 220 путёвок.

## СЛОВО ПРОЩАНИЯ

## Спокойный, мудрый, проницательный

Ушёл из жизни прекрасный человек, первопроходец камазовской стройки, орденоносец, заслуженный работник «КАМАЗа» и почётный бригадир ПРЗ Исхак Зинатуллович Валиулов.

Исхак Зинатуллович родился 11 ноября 1949 года. Строительство автогиганта на Каме позволило к себе паренька из Юдино в 1973 году. Как и многие здесь, свою камазовскую судьбу он начинал со строительной профессии. Но уже с первых дней работы на «КАМАЗе» показал себя умельцем на все руки. И 1 сентября 1975 года был отозван со стройки на сборку первой камазовской рамы. Работая «по обходному варианту», попутно осваивая профессию сборщика-клепальщика, коллектив участка сумел собрать первую раму к 15 сентября. В ходе работы над ней у Исхака Зинатулловича появилось немало оригинальных идей, как выполнить работу лучше и быстрее. С тех пор так и повелось – смелые идеи, рационализаторские предложения возникали в голове Валиулова постоянно.

В мае 1976 года Исхак Зинатуллович был назначен бригадиром одной из двух бригад цеха сборки рам. Оказалось, что его истинное призвание именно в этом. Молодой «младший командир» производством своим энтузиазмом и личным примером вдохновлял вверенный ему коллектив, рационально организовывая его работу, спокойно и мудро улаживая конфликты и споры. К этому можно добавить ещё одно личное качество Валиулова – проницательность: он умел распознать в каждом человеке его скрытый потенциал и направить его на благо всему заводу. Не счесть тех, кто получил из рук Исхака Зинатулловича «путёвку» на дальнейший профессиональный и карьерный рост, многие из этих людей сегодня куда более крупные руководители, чем был он сам.

За годы бригадирства коллектив, которым руководил Валиулов, неоднократно становился победителем социалистических соревнований, занесён в Книгу почёта «КАМАЗа». Сам он много раз поощрялся почётными грамотами и другими знаками отличия. Трижды становился орденоносцем. Первый орден – Трудового Красного Знамени – Исхак Зинатуллович получил в



1977 году за пуск первой очереди «КАМАЗа». За строительство второй очереди и освоение мощностей автогиганта в 1981 году последовал орден Дружбы народов. В 1986 году за успехи, достигнутые в выполнении заданий 11-й пятилетки, ему был вручён орден Ленина. Исхак Зинатуллович был депутатом горсовета трёх созывов – с 1983 по 1990 годы, сумев принести немало пользы людям и в этом качестве.

В личной жизни Исхак Зинатуллович был образцовым семьянином, отзывчивым товарищем, деятельно помогавшим своим друзьям и коллегам. Будучи уже на заслуженном отдыхе, он до последнего дня интересовался тем, как развивается его родной цех и завод.

Из жизни Исхака Зинатулловича Валиулова ушёл до обидного рано – в неполных 63 года. Его имя навечно вписано в Летопись великой стройки на Каме, историю становления и развития пресово-рамного завода. В наших сердцах светлая память об этом человеке будет храниться всегда.

Искренне разделяем скорбь и боль утраты с родными и близкими Исхака Зинатулловича Валиулова.

**Администрация, профком и трудовой коллектив ПРЗ.**

## АНОНС

### Смотрите телепрограмму



**В пятницу, в 19.45, и в субботу, в 12.45, на канале «Рен-ТВ Набережные Челны»**

**ВЕСТИ КАМАЗА**

Рукописи, присланные в редакцию, не рецензируются и не возвращаются. Мнения авторов газетных публикаций могут не совпадать с мнением редакции. За достоверность предоставляемой информации и содержание объявлений несут ответственность авторы материалов и рекламодатели.

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан (Татарстан). Рег. ПИ №16-00525 от 10.03.2011 г. Выходит с 1973 года, до 1993 года под названием «Рабочий КАМАЗ». Периодичность выпуска – один номер в неделю.

Главный редактор: Екатерина АНТИПИНА e-mail: antipina@kamaz.org

Зам. главного редактора: Елена ШЕЯНОВА e-mail: SheyanovaEN@kamaz.org

Компьютерная верстка: Алексей ЗЫРЯНОВ

Учредитель и издатель: **открытое акционерное общество «КАМАЗ»**, Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2.

Редакция «ВК»: 45-23-30, 6-85-59, 6-88-08, 6-88-84, 6-88-99.

Пресс-служба «КАМАЗа»: 45-21-95. Факс: 45-29-36. Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии ИП Камалова В.Т. г. Набережные Челны, пос. Сидоровка, Промзона. Время подписания в печать – 20 час. Подписание в печать – в 20 час. Тираж 18 800 экз.

При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна.

Официальный сайт ОАО «КАМАЗ» <http://www.kamaz.ru>