



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА ОАО «КАМАЗ»

№ 27 (3665)
19 июля 2012 г.

ВЕСТИ КАМАЗА



Летаргия не для нас

Есть короткий срок,
чтобы что-то подправить

2

Офисный... не планктон

Учимся «выбирать выражения»

3

ФК «КАМАЗ»

Новая лига – новая команда

4

ПОЛИТИКА БЕЗОПАСНОСТИ

Внимание: воздух!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Николай БРИК

Июль не зря называют макушкой лета. Погода ставит температурные рекорды вторую неделю подряд. Только они совсем не радуют, ведь с каждым днём всё сильнее нагреваются асфальт на дорогах, жилые дома и заводские корпуса, где производятся наши большегрузы. От работающих печей, станков и механизмов в цехах становится ещё жарче. «Вести КАМАЗа» решили узнать, какие меры предпринимают энергетические службы заводов в борьбе против повышения температуры.

Жара, июль...

Итак, на часах 10.30, наружном градуснике генеральной дирекции, он как раз на солнцепёке, +33°C. Для чистоты эксперимента корреспондент захватил с собой обычный оконный термометр.

– У нас секретов нет, можем пойти в любую точку корпуса, – приветливо встречает гостей из редакции заместитель главного энергетика по подготовке производства пресово-рамного завода Ильгиз Мухаметзянов. – Мы ежесуточно замеряем температуру в 26 точках, хотите – выбирайте самые горячие зоны, они в цехах сборки рам и цехе окраски № 1. Только давайте я другой градусник возьму – электронный, он быстрее реагирует на изменение температуры, да и показания не него точнее.

Но «Вести» пошли своим путём: первый замер мы делаем на конвейере сборки рам – место горячее, здесь рабочим, здесь женщина в обморок упала, не каждый сможет работать в таких условиях! Вчера вместе с начальником нашего цеха обратились к заместителю директора завода по производству Сергею Птиччину, он дал указание заместителю главного энергетика принять меры. Может быть, хотя бы в бытовках кондиционеры появятся.

– На прошлой неделе у нас здесь женщина в обморок упала, не каждый сможет работать в таких условиях!

– Сейчас в производственном корпусе установлено 127 приточных систем, из них работает 112. Более эффективно снизить температуру воздуха помогает приточная система с орошением, но таких всего 16, ещё 73 установки работают на производственной воде.

Покидая корпус, оцениваем возможность естественной вентиляции: ворота распахнуты настежь, а вот большинство окон запечатаны. Между тем, для организации такого проветривания большие финансовые вложения не нужны.

Радуга на воротах

На заводе двигателей заместитель главного энергетика Александр Жилин, подхватив корреспондент «ВК» под белы ручки, сразу же ведёт к предмету особой гордости, конвейеру сборки двигателей.

– Чувствуете разницу? – вопрос проходит он.

Разница подтверждает и термометр: если по оси «Н»



Такую температуру показал градусник в цехе крупной штамповки пресово-рамного завода

– сердца автомобиля, – рассуждает вслух Александр Михайлович. – Работа у этих слесарей монотонная, требует особой внимательности. Вот поэтому и решили создать здесь особые условия, стараясь держать 25–26 градусов даже при аномально высоких температурах.

– На улице жарко, а здесь нормально, – лаконично оценивает ситуацию проходящий мимо сорбции Артём Алексеев.

Ещё один предмет гордости энергетиков завода – системы орошения на воротах. В час пик, когда солнце в зените, а температура в цехах поднимается до 30°C, такой душ не время отсекает поток горячего воздуха с улицы, а некоторые дизелисты пользуются моментом, встают по струи воды и любуются радугой, играющей в лучах солнца.

Мы снова возвращаемся в корпус, в котором температура колеблется от 28 до 30°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– У нас здесь работают холодильные машины – чillerы. Это финишное производство завода, от условий работы слесарей-сборщиков во многом зависит качество нашего главного продукта

находится при температуре минус 168°C, а его объём составляет 400 литров или 240 м³ газа, что достаточно для пробега на расстояние до 600 км.

Криогенный тягач только что возвратился с форума промышленности и инноваций «ИННОПРОМ-2012» в Екатеринбург. По словам конструктора по компримированному (сжатому) природном газе (КПГ), установлен также криогенный топливный бак для хранения сжиженного природного газа (СПГ). Газ в криобаке

спонденту «ВК» заместитель главного конструктора по нефтегазодобывающему комплексу НТИ ОАО «КАМАЗ» Александр Малиуга, КПГ и СПГ – это два разных вида хранения одного и того же моторного топлива – природного газа на борту шасси (компримированный и сжиженный). В газовый двигатель оно всё равно подаётся в газообразном состоянии.

Два типа хранения необходимы в связи с малым количеством заправок сжи-

НОВОСТИ

Ориентир для продвижения

ОАО «КАМАЗ» впервые принимает участие во всероссийском исследовании, организованном консалтинговой компанией «ЭКОПСИ» – надёжным и проверенным партнёром компании.

Опрос, в котором примут участие коллектизы крупнейших предприятий автопрома, поможет определить приоритеты в управлении персоналом. Результаты опроса будут обрабатываться независимыми специалистами-экспертами. На их основании будут приняты управленческие решения, направленные на повышение конкурентоспособности компании на рынке труда и рост удовлетворённости персонала.

Впервые руководители, специалисты и служащие смогут пройти опрос в режиме он-лайн в течение рабочего дня. Для этого нужно будет пройти по ссылке, размещённой на корпоративном портале «Комета», на официальный сайт консалтинговой компании. Заполнение анкеты займёт не более пяти минут. Результаты будут автоматически отсылаются в Москву независимым специалистам-экспертам. Чем больше сотрудников «КАМАЗа» примут участие в исследовании, тем достовернее будут данные.

Рекламаций стало меньше

По данным департамента качества ОАО «КАМАЗ», уровень рекламации на продукцию компании, находящуюся в эксплуатации, с 2006 года снизился в 1,6 раза.

Чтобы добиться положительных результатов в области снижения количества рекламаций, компания «КАМАЗ» предпринимает различные меры. Например, проводится наблюдение за работой автомобиля в течение всего гарантного срока обслуживания и отслеживается его дальнейшая судьба в постгарантный период. Отметим, что некоторые дефекты автомобиля могут проявиться лишь через 100–300 тысяч км пробега. Специалисты компании собирают соответствующую статистику и передают её в научно-технический центр «КАМАЗа» и службы производства, где впоследствии проводится доработка автомобилей.

Кроме того, в целях снижения рекламаций «КАМАЗ» за последние годы сменил несколько поставщиков, изменил способы обработки, формы деталей с помощью новейшего оборудования, используемого при их производстве. В сотрудничестве с зарубежными партнёрами на совместных предприятиях было освоено производство дизельных двигателей Cummins, коробок передач ZF, деталей цилиндроршневой группы Federal Mogul и тормозных механизмов Knorr-Bremse. Эти комплектующие устанавливаются на автомобили и позволяют значительно улучшить качество сборки узлов и агрегатов КАМАЗов.

Будущее за гибридами

ОАО «КАМАЗ» участвует в тендере на разработку гибридных автомобилей, объявленном Министерством промышленности и торговли РФ.

Специалисты «КАМАЗа» в прошлом году уже разработали и изготовили опытный образец пассажирского автобуса с гибридным двигателем на шасси КАМАЗ-5297Н. По словам заместителя главного конструктора ОАО «КАМАЗ» по научной работе и инновациям Владимира Карабцева, проведённые испытания автобуса показали, что при применении параллельного гибрида расход топлива снижается на 12–15%. При этом существенно сокращается объём выбросов загрязняющих веществ по сравнению с автобусом, оборудованным дизельным двигателем.

На «КАМАЗе» поддерживают инициативу Минпромторга. В будущем спрос на подобную технику, вызванную высокими ценами на нефть и постоянным повышением требований к экологичности, будет расти из года в год. И это неизбежно, несмотря на то, что есть проблемы, связанные с небольшим снижением грузоподъёмности для грузовых автомобилей, вместимости – для автобусов – с учётом снижения расхода топлива и вредных выбросов, такие жертвы оправданы, особенно если техника предназначена для эксплуатации в городе.

В мае этого года «КАМАЗ» и фонд «Сколково» подписали договор о создании на территории иннограда Центра исследований и разработок. На его базе «КАМАЗ» планирует создавать гибридные силовые установки, модели с новыми топливными элементами, газовые и газодизельные моторы, а также литиевые батареи и композитные материалы.

АНОНС

Читайте в следующем номере:

- Бригада мастеров
- А дело вот в чём...
- Дочерние новости

НОВИНКА

Креативный? Криогенный!

Ольга ЕРАШОВА

Спеша во вторник утром на работу, камазовцы обратили внимание на необычный автомобиль, встретивший их на площадке у входа в генеральную дирекцию. Седельный тягач КАМАЗ-65116-34, который демонстрировал «городу и миру» партнёру компании – ООО «РаритЭК», и впрямь оказался креативным.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – по

СОВЕТ МАСТЕРОВ

Первый экватор

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Николай БРИК

На прошлой неделе итоги работы за полугодие подвёл Совет мастеров и бригадиров «КАМАЗа». Общественной организации, созданной в сентябре прошлого года для профессионального и карьерного развития младших командиров производства, удалось главное – сформировать план развития своей зоны ответственности по принципам PSK.



Мастера в ответе и за свой участок работы, и за зоны «КАМАЗ»

Началась работа с создания единого информационного поля. Программа обучения включала в себя как основные понятия Производственной системы, так и знания, необходимые для развития навыков организации и управления производством. Совместно со службой развития персонала ОАО «КАМАЗ» среди мастеров подразделений было проведено исследование по удовлетворённости мастеров различными аспектами трудовой деятельности. Руководствуясь принципом PSK «Иди и смотри», бригадиры проследили взаимосвязь всех процессов и их визуализацию в зоне внедрения проекта «Маяк» на автомобильном заводе.

С опытом работы коллег мастеров камазовских предприятий познакомились, участвуя в работе отчётной конференции Совета мастеров автомобильного завода, а на итоговом совещании по охране труда младшие командиры производства вместе со специалистами проанализировали способы управления системой охраны труда.

– Презентации проектов руководителей, продвигающих методы работы Производственной системы, способствовали не только более детальному ознакомлению с принципами действия Лин-систем, но и укреплению связей, – считает заместитель Совета мастеров

ОПЫТ

Бонус за культуру

На автомобильном заводе были подведены итоги соревнований заводского движения «Автомобильный завод – это мы», стартовавшего год назад. Цель соревнования – стабилизация и профессиональный рост персонала, повышение материальной заинтересованности, производительности и качества труда.

Ежемесячно работа каждого подразделения оценивается по нескольким важнейшим для автомобильного завода параметрам. Например, по блоку персонала это укомплектованность персоналом и текучесть кадров, отсутствие случаев нарушения трудовой дисциплины, показатели PSK – кайден-предложения и проекты; по целевым показателям завода – случаи травматизма, культура производства, выполнение производственного плана. Кроме того, существует некоторая дифференциация оценок, зависящих от специфики функциональной деятельности. Так, для подразделений, занятых ремонтом технологического и энергетического оборудования, введен показатель «выполнение планово-предупредительного ремонта», а для подразделений основного производства есть свой критерий – снижение брака от норматива. Максимальный бонус получают коллективы, принимающие активное участие в общественной жизни, в спортивных соревнованиях, молодёжных программах, поддерживающие Совет мастеров, Совет ветеранов, женсовет и другие общественные организации. Подразделения, получившие наибольшее количество баллов, награждаются денежной премией.

По итогам июня среди цехов агрегатного производства первое место получил коллек-

тив цеха карданных валов, среди цехов автосборочного производства – сотрудники цеха мягкой обивки и пучков проводов. Лучшими среди подразделений, занятых ремонтом технологического и энергетического оборудования, стали сотрудники отдела анализа и планирования ремонта оборудования, в службах качества и планирования, обеспечивающие и учёта – коллектив участка номерного учёта. Среди технологических подразделений первое место занял отдел подготовки производства, среди вспомогательных подразделений – завод – отдел развития PSK.

– Соревнование способствует сплочению коллектива, повышении эффективности труда, – считает начальник отдела по работе с персоналом АВА Ильшат Хамиев. – Заводчане, заинтересованные в повышении рейтинга, сами контролируют количество поданных кайден-предложений, разбираются с нарушителями трудовой и производственной дисциплины. Работники предприятия стали активнее участвовать в спортивных соревнованиях, работе общественных организаций.

Безусловный лидер соревнования 2012 года – коллектив цеха мягкой обивки и пучков проводов во главе с начальником Ахсаном Усмановым. В своей группе эта команда в этом году занимала первое место шесть раз!

НОВОСТИ

Автоматизированная экономия

В ЗАО «Челнинводоканал» на станции очистки воды после испытаний запущена в промышленную эксплуатацию автоматизированная система управления промывки фильтров.

Важность и значимость этого события несомненна. Далеко не во всех станциях очистки воды в Российской Федерации существуют подобные автоматизированные системы. Это удал наиболее современных и развивающихся предприятий отрасли.

Новая система была создана специалистами информационной службы предприятия. Кроме создания автоматизированной системы в рамках проекта было установлено новое силовое оборудование, которое позволяет обеспечить стабильную работу комплекса. Его вместе с подрядчиками монтировали специалисты станции очистки воды.

Созданный программно-технический комплекс состоит из ряда самостоятельных систем управления, включающих в себя

устройство для управления 18 фильтрами, узлом повторного использования воды, промывными насосами насосной станции 2-го подъёма хозпитьевой воды, автоматизированным рабочим местом в малом диспетчерском пункте фильтров. Он обеспечивает выполнение функций дистанционного и автоматизированного управления всем технологическим процессом промывки фильтров с малого диспетчерского пункта. На экране компьютера, установленного в этом помещении, отображаются все показатели работы системы, при этом обрабатывается более тысячи дискретных и аналоговых сигналов.

Результат внедрения проекта – улучшение условий труда персонала, сокращение времени промывки фильтров на 1,5 часа в сутки, благодаря чему удалось снизить потребление электроэнергии, уменьшить нагрузку на оборудование, а значит, и снизить стоимость конечной продукции.

АКТУАЛЬНО

Европейский автопром ожидает пять кризисных лет

Евгений БАСМАНОВ, РБК

Европейские автоконцерны сокращают тысячи сотрудников и впервые за долгие годы закрывают производства на фоне экономической рецессии в регионе. По прогнозам аналитиков, выйти на докризисные показатели сбыта компаниям удастся лишь к 2017 году. При этом, по мнению аналитиков, своих мест в ближайшее время лишатся куда больше сотрудников сектора, чем прогнозируют сами компании.

На днях вторая по величине автомобильный рынок Европы – французская Peugeot Citroen – заявила о намерении закрыть один из своих заводов под Парижем, а также дополнительную уволить около 8000 сотрудников сверх анонсированного в прошлом году сокращения штата на 6000 человек.

Оценки итоги работы общекорпоративной организации, младшие командиры поделились проблемами и опытом работы на местах. Сейчас на предприятиях компании ведётся активное продвижение «Карты развития производственного мастера». На заводе двигателей и в ЗАО «Челнинводоканал» для повышения эффективности обучения созданы пилотные участки. На литеином заводе мастера вместе со службой персонала организовали конкурс на лучшую молодёжную бригаду. Ещё одна победа – освоение SFM-инструментария. На «Ремдизеле» стали больше внимания уделять правильной организации труда – там устроен конкурс на образцовое место по 5S, идёт подготовка к конкурсу профессионального мастерства. На прессово-рамном заводе имени лучших по профессии были названы ещё в июне. А когда мастера включились в борьбу за дисциплину, количество нарушений на заводе снизилось в несколько раз!

Большое внимание уделяется повышению классности мастеров на автомобильном заводе и в логистическом центре. Автосборщики также волнует проблема поставки качественного инструмента. Возможно, ключ к её решению удастся подобрать благодаря сотрудничеству с коллегами с ремонтно-инструментального завода.

Следующее совещание Совет мастеров и бригадиров ОАО «КАМАЗ» планирует пройти на кузнецком заводе. Они оценят работу коллег на этом предприятии и, возможно, адаптируют их идеи для своего участка работы.

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Летаргия – не для нас

Первая реакция после прочтения – ну вот, началось. Если уж в Европе заводы закрывают, то что ждёт нас? Правда, речь пока идёт о легковых автомобилях, но... Мы попросили прокомментировать ситуацию руководителя Аналитической службы ОАО «КАМАЗ» Бориса Морозова.

– Сообщения о рецессии не могут не вызвать тревожных мыслей. В экономике развитых стран автопром даёт более 10% ВВП, при этом на одно рабочее место в этой отрасли приходится больше десяти рабочих мест в отраслях смежных. В целом по экономике мультилипликатор почти вдвое выше, поэтому закрытие одного даже небольшого завода в Европе вызовет много боли.

Причины этого не только и не столько европейские, они глобальны. Темпы развития мирового автопрома на протяжении трёх последних десятилетий стабильно составляли примерно 1% в год. Сейчас инициатива перехватывает страны Юго-Восточной Азии, где до 2030 года ожидаются темпы небывалые – до 4% в год. Многие эксперты в этом случае видят для европейского автопрома единственный выход в том, чтобы «занырнуть» лет этак на пять-семь (пока пройдут сроки погашения кредитов и облигаций) – чтобы после такой «летаргии» ускоренно вернуться на привычную траекторию развития. Закрыться, чтобы спастись – подобные методы истории известны. Однако сказка о спящем красавице, вместе с которой погрузилось в

в объятия Морфея всё королевство, – не про технологии: прогресс неизбежен, и «проснуться» без потерь в той же точке вряд ли удастся.

Автомобиль как продукт всё больше поляризуется, при сходном «железе» потребитель готов платить за электронные «прибамбасы» (размерами и себестоимостью с небольшой радиоприёмником) ради удобства, комфорта и безопасности. Производства нового типа зарождаются – в пять раз меньше, гибкие, с модульным продуктом и относительно дешёвыми НИОКР. Пример – iStream Гордона Мюррея. Всё это – проблемы для традиционных автопроизводителей с их гигантизмом и ставкой на снижение издержек за счёт объёмов.

Если в Европе вслед за легковушками начнут закрывать грузовые заводы, «КАМАЗу» стоит использовать кризис и условия ВТО для выхода на освобождающиеся рынки.

Нынешняя авторецессия в значительной мере спровоцирована, если так можно выразиться, ситуацией 2010 года: тогда беспрецедентную поддержку легковому автопрому оказали все европейские правительства.

В пересчёте на наши деньги, «бедный» европейский покупатель автомобиля получал от государства 100 тысяч рублей – Россия, надо сказать, сумела выйти лишь на половину этой суммы. Успех программ поддержки был так велик, что продажи выросли на 20-25-30-40%, это несколько миллионов автомобилей.

В мире, вступившем в эпоху сетевого управле-

ния, многие люди начинают отдавать предпочтение не личному автомобилю (который требует дорогой стоянки, расходов на проезд по платным дорогам и т.д.), а сквозных поездок в дальних поездах и системе проката – в ближних.

В мире, вступившем в эпоху сетевого управле-

ния прошлого подсказывает, что ситуация в легковом автомобилестроении через два-три года спроектируется на грузовой автопром. Для «КАМАЗа» это означает: у нас в запасе короткий срок, чтобы что-то подправить.

лей дополнительно! На эту же мельницу лило воду и искусственное усиление сменности автопарка (введение новых экостандартов).

и, всё больше проявляется так называемый шестой технологический уклад – электроника, интернет, передача данных. Это создаёт новую среду, отдельные автомобили сменяются транспортными системами, которые заставят использовать транспорт эффективнее, а значит, уменьшить потребность в новом производстве.

На мой взгляд, приняв информацию о кризисе, было бы неправильно впадать в уныние. Российский потребитель знает: автомобиль КАМАЗ – та машина, которая всегда поможет заработать «лишние полмиллиона». Если в Европе вслед за легковушками начнут закрывать грузовые заводы, «КАМАЗу» стоит использовать кризис и условия ВТО для выхода на освобождающиеся рынки. С нашей новой агрегатной базой, укреплённой благодаря сотрудничеству с «Даймлером», «ZF», «Федерал Моторс», другими брендами и их возможностью предложить сервис европейского формата это вполне реально.

Если говорить о перспективах на более длительный срок, одним из эффективных шагов мне представляется активизация наших действий по переходу на газовое топливо. Мировая «мода» явно неравнодушна к этому направлению, и здесь мы со своим заделом могли бы совершить настоящий рывок.

Записала Ольга Ерашова



КАМАЗ – та машина, которая всегда поможет заработать

«ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ-2012»

Золото ралли – у Айрата Мардеева

Несмотря на драматические события последнего этапа, команда «КАМАЗ-мастер» завоевала первое место на ралли «Шёлковый путь-2012». Победители – Айрат Мардеев, Айдар Беляев и Антон Мирный.

Финальный отрезок ралли «Шёлковый путь-2012» полностью изменил картину в зачёте грузовиков. Двое из трёх лидеров гонки – Эдуард Николаев и Адеш Лопрайс – застряли в болоте, потеряв достаточно много времени.

Борьба за минуты, обеспечивающие первое место, разворачивалась между Петром Верслусом и Айратом Мардеевым, которые по итогам предыдущего дня занимали четвёртое и третье места в генеральной классификации.

Завершающий этап ралли «Шёлковый путь-2012» по маршруту «Элиста – Майкоп», как и два предыдущих, был сокращён до 348 километров, старта перенесли на первую контрольную точку. Маршрут на одном из отрезков проходил через труднопроходимые заболоченные участки. Первым в ловушку попался Лопрайс. Он застрял в болоте так сильно, что вытащить его одним или даже двумя грузовиками было невозможно.

Стартовавший следом Эдуард Николаев нашёл безопасный путь обхехать соперника, но вскоре столкнулся с техническими трудностями, в результате которых тоже съехал в болото. Вытаскивали машину силами четырёх экипажей – остановились Антон Шиболов, Дмитрий Сотников, Айрат Мардеев – старший и Артур Ардравичус. Затем «техничка» задержалась, чтобы помочь с проблемами двигателя, а остальные продолжили соревнование. Вскоре и экипаж Николаева, починив двигатель, продолжил дви-



Победители ралли «Шёлковый путь-2012»

жение и смог финишировать шестым.

В это время Мардеев – младший продолжал увеличивать отрыв от Верслуса – с трёх минут до 24 минут на финише. Примечательно, что экипаж также стал лучшим в абсолютном зачёте. Камазовцы на 28 минут опередили россиянина Бориса Гадасина, который выиграл в зачёте легковых автомобилей.

Экипаж Антона Шиболова смог войти в тройку лидеров, проиграв Верслусу 28 минут. Экипаж Дмитрия Сотникова занял пятое место, Сергея Куприянов на 12-й строчке, а Артуру Ардравичус – на 17-й.

Пилоты камазовских экипажей делятся впечатлениями о гонке:

Айрат Мардеев: «Эмоции сейчас даже словами не пере-

дашь. На старте мы не рассчитывали на такой результат, нам важно было удержать третье место... После того, что случилось с Эдиком, мы сами права на ошибку не имели, ехали очень аккуратно. Но и позиции просто так сдавать не хотели. О том, что победил, узнал, когда достиг бивуака. Что бы ни говорили, а финиш гонки находится именно здесь – в закрытом парке. Главный вывод, с которым мы уезжаем с «Шёлкового пути», такой: в ралли-рейдах важна стабильность. Главное – идти в своём темпе, без остановок, блужданий и поломок. Здесь малейшая ошибка может оказаться на результате.

«Шёлковый путь» – очень сильная школа и хорошая подготовка к «Дакару».

Эдуард Николаев: «Конечно, мы расстроены, но поставленную цель вы-

полнили – гонку проехали в хорошем темпе. Это была полезная тренировка для экипажа перед «Дакаром».

С Айратом Мардеевым мы одна команда. Как спортсмены, конечно, конкурируем, но я очень рад, что на подиуме оказался «КАМАЗ».

Антон Шиболов: «Честно говоря, я до сих пор не верю в то, что стал третьим. Перед стартом ставил себе цель быть пятёркой, для меня это уже была бы победа.

Финальный день не был для меня самым сложным. Продыдущий выдался гораздо тяжелее: астраханские стени утомительны, там время медленнее идёт. На этом с «Шёлковым путём» каждый из нашего экипажа многому научился. Сложно сказать, что это были какие-то отдельные уроки. Скорее, опыт и «накат» в целом».

Итоговая классификация ралли «Шёлковый путь-2012» среди грузовиков:

№ п/п	Экипаж	Автомобиль	Результат
1	А. Мардеев, А. Беляев, А. Мирный	KAMAZ	20:06:25
2	П. Верслус, Ю. Дамен, Х. Сюрман	MAN	20:36:53
3	А. Шиболов, Р. Аматыч, И. Шайсултанов	KAMAZ	21:03:43
4	А. Лопрайс, С. Брюинкенс, Ф. Динен	MAN	21:09:34
5	Д. Сотников, Е. Яковлев, И. Девяткин	KAMAZ	22:12:23
6	Э. Николаев, С. Савостин, В. Рыбаков	KAMAZ	22:20:34
7	С. Ротсаерт, Д. Дендувен, С. Вайбоу	MAN	23:48:57
8	Я. Мехтиев, Г. Горшков, С. Плотников	MAN	23:57:24
9	И. Мардеев, В. Мизюкаев, А. Хисамов	KAMAZ	24:20:41
10	Мартин ван дер Бринк, Э. Лагервей, А. Винвильет	GINAF	24:37:40
11	А. Василевский, В. Козловский, З. Запороженко	MAZ	26:29:58
12	С. Куприянов, Д. Марков, А. Каргинов	KAMAZ	27:25:41

По материалам www.kamazmaster.ru

ПОДРОБНОСТИ

Экипаж Николаева – чемпион России по ралли-рейдам

Вместе со штурманом Сергеем Савостиным и механиком Владимиром Рыбаковым Эдуард Николаев финишировал первым на третьем этапе чемпионата среди грузовиков, который был совмещен с частью ралли «Шёлковый путь-2012».

Официальные результаты этапа были объявлены 11 июля в Элисте.

В ралли «Золото Кагана» экипаж занял первое место, получив десять очков, а в «Симбирском тракте» – второе место и восемь очков. Победа на завершающем этапе гонки принесла Николаеву, Савостину и Рыбакову титул чемпионов.

АВТОСПОРТ

Программа обновления

Гузель ГАТИНА

Семён Якубов покидает команду «КАМАЗ-мастер». Об этом решении он сообщил в официальном письме, опубликованном на сайте команды, накануне своего 65-летия. В этом послании он благодарит всех, кто помог ему на жизненном пути, и объясняет причины своего ухода.



«Следуя программе обновления, которую я предложил, совершиенно естественно пришла мысль о завершении моей карьеры руководителя спортивной команды», – пишет Семён Якубов. – Накануне отъезда на «Дакар-2012» я счёл необходимым обсудить эту тему с руководством завода. И вот сейчас, в преддверии моего 65-летия, это стала актуально».

Решение проститься с командой Семёна Семёнович называет одним из самых трудных в своей жизни, но констатирует, что «рано или поздно оно должно было состояться».

Более 30 лет Семён Семёнович посвятил автомобильному спорту и в течение 25 лет являлся руководителем одной из лучших команд мирового автомобильного спорта. 20 лет он лично участвовал в качестве штурмана в экипаже

«КАМАЗ-мастера».

Преемником Семёна Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.

После отъезда Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челябинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнования в качестве team-менеджера.