



# ВЕСТИ КАМАЗА

ЗА «ЛЕВЫЙ» БЕНЗИН  
ПРИЗЫВАЙ К ОТВЕТУ

4

РАМИЛЬ АЗАМатов: «РАД  
ВИДЕТЬ ЗАДУМАННОЕ  
РЕАЛИЗОВАННЫМ»

6

ПОЧЕМУ «Я УЖЕ  
ПЕРЕБОЛЕЛ» – НЕ ОТВОД  
ОТ ПРИВИВКИ?

5

## МЫ ПРОИЗВЕЛИ АЖИОТАЖ



ТАК ХАРАКТЕРИЗУЕТ СВОЙ ПЕРВЫЙ РЕЙС ПО КОНТИНЕНТАЛЬНОЙ ЕВРОПЕ  
НА ТЯГАЧЕ К5 БЕЛОРУССКИЙ ДАЛЬНОБОЙЩИК ПАВЕЛ СИНЬКЕВИЧ.  
НА СТОЯНКАХ КОЛЛЕГИ ОЖИВЛЕННО ИНТЕРЕСОВАЛИСЬ МАШИНОЙ,  
А ПОЛЬСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОНТРОЛЬ ОСТАНАВЛИВАЛ ТРИЖДЫ

2

ПРИСТУПАЕМ К МАССОВЫМ ТЕСТАМ



В СТАНЦИИ ИСПЫТАНИЙ ГАЗОВЫХ Р6

2

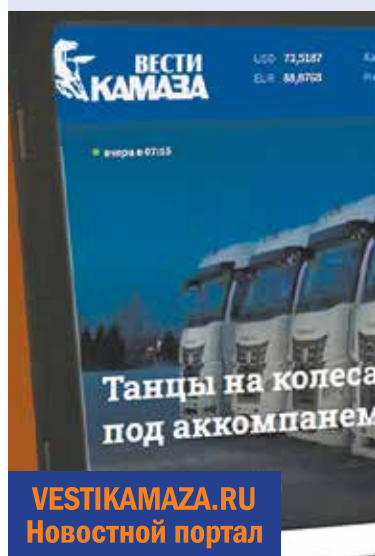
НА КОНВЕЙЕРЕ ЕЖЕДНЕВНО ЛИВЕНЬ



В НОВОЙ ДОЖДЕВАЛЬНОЙ КАМЕРЕ

3

Самые популярные материалы недели:



VESTIKAMAZA.RU  
Новостной портал

- Владельцам гаражей объявлена амнистия: с сентября землю можно будет приватизировать
- «Бросила ключ и ушла»: клиентки фитнес-клуба ищут хозяйку
- Курбан Бердыев поможет ФК «КАМАЗ» подготовиться к рестарту сезона

СМОТРИТЕ  
ТЕЛЕПРОГРАММУ



# ВЕСТИ КАМАЗА

22  
кнопка

в кабельных сетях  
Летай, Дом.ру, МТС

24  
ЧЕЛНЫ-ТВ

На «Челны-ТВ»  
(Татарстан-24) —  
в понедельник  
и четверг в 18.00

«ЛИГА» ПОЗВАЛА ЗА СОБОЙ ДЕТЕЙ



Жизнерадостным гостям  
четвероногие рады

7



## С МЕСТА СОБЫТИЙ

# Вся правда о КАМАЗе-54901

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

В Набережные Челны в командировку приехал КАМАЗ-54901, который трудится в белорусской транспортной компании «Янстронг». Магистральный тягач преодолел 8000 километров, впервые поколесил по дорогам Европы и доехал до Германии.

Наконец-то водитель освободился от процедуры растаможки, выгрузился, посетил автомойку и встретился с корреспондентами «ВК». Знакомимся, его зовут Павел Синькевич. Чтобы показать всё наглядно, приглашает в кабину. Мы переглядываемся, а он улыбается: кабина большая, всем места хватит.

Он нажимает на кнопку «старт» — слышим приятное урчание мотора, плавно трогаемся. Павел решил немного нас покатавать по трассе М7. А мы спрашиваем, долго ли пришлось привыкать к машине?

— Нет, как в родную влез, привыкал я только к ручнику — установлен низко. Когда уходишь из рабочей зоны кабины и переходишь в зону комфорта (так он делит территорию в кабине — Т.П.), я приловчился отодвигать сиденье максимально назад, чтоб нечаянно его не сломать.

Павел кивнул на кресло, в котором я сижу, и говорит, что оно сейчас в жёстком режиме, он отключил «подушку», потому что к вечеру



Этот грузовик доказал, что способен на многое

хочется посидеть на чём-то твёрдом типа табуретки.

На дороге — колея, водитель отмечает, что КАМАЗ прекрасно её держит, а некоторые грузовики «плывут».

Он рассказывает, что 54901 произвёл ажиотаж в Европе. На стоянках люди очень интересовались машиной, когда видели логотип с изображением мустанга и надпись «КАМАЗ». Даже польский транспортный контроль его останавливал три раза лишь ради этого.

— По езде в Германии могу сказать, что мне понравилось. Автобан, всё время на «круизе» идёшь. Кто как выставляет скорость — у кого-то 82 км/ч, у кого-то 86, а я 90 км/ч, автомобиль это позволяет. Когда гружёный 23 тоннами в горы попал (а там серьёзные подъёмы в

6-8 градусов), скорость моя упала лишь до 87-ми, а у других — до 50-70 км/ч. И когда я шёл на опережение, то коллеги были просто в шоке. КАМАЗ хорошо идёт в гору и в целом очень динамичный, приятно на нём ехать, удобно, комфортно. Правда, когда пробил колесо, заменить его оказалось непросто: монтировка почему-то маленькая.

Говоря о технических характеристиках, Павел отметил большой плюс — двигатель Р6 мощный и работает тихо, мягко. Высокая кабина — тоже положительный момент, во время отдыха можно встать в полный рост, растянуться. Да и в движении себя чувствуешь уверенно — высоко сидишь, далеко глядишь.

Кстати, он посетовал на

то, что надо постоянно следить, чтобы угол мёртвой зоны был чистым: когда стекло забивает, в зеркале нет обзора, особенно в ночное время. Он советует чуть сдвинуть зеркало в сторону либо удлинить.

— Автоматическая коробка ведёт себя замечательно, переключается мягко, плавно, — продолжает перечислять плюсы водитель. — Удивило то, что здесь крутящий момент сделали правильно. При скорости 90 крутящий момент у двигателя 1080, это практически холостые обороты, машина не напрягается, едет спокойно.

На скользких участках, где грязь либо лёд, он включал функцию блокировки колёс, дифференциала. Всё работает как надо. Удобно,



КАМАЗ-54901: рекомендовано Павлом Синькевичем

что есть режим раскочки, а «черепаха» пока не появилась.

Павел отмечает, что для водителя очень важен комфорт. Оглядывая кабину, стал перечислять бытовые удобства:

— Ремень безопасности не давит в области шеи, не натирает, как в других машинах. Есть поддержка в области поясницы, подогрев сиденья. Удобное спальное место, и с матрасом угадали, он мягкий и по размеру идеален. Свет нравится в кабине — он дневной, белый, яркий и в глаза не бьёт. Люк на крыше кабины открывается электронно и идёт с москитной сеткой. Удобен автономный отопитель ка-

бины, можно регулировать мощность, температуру и вентиляцию воздуха. Он подпитывается из общего бака топлива, а не из отдельного бачка. А на холодную погоду есть обогреватель кабины — можно прогреть двигатель, не заводя мотор. Есть отложенные запуски, режим автозапуска. Если поднять спальник, то получается место, где удобно готовить.

Напоследок задаём вопрос: рекомендовал бы он коллегам КАМАЗ-54901?

— Без колебаний да! На нём приятно работать, да и сам он красивый, встал в линейку в своём классе автомобилей, шагает в ногу со временем.



Павел за время пути почти сроднился с магистральником

## С МЕСТА СОБЫТИЙ

## Массово испытывать Р6 готовы

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Станция испытания газовых моторов на заводе двигателей запущена в эксплуатацию. Пусконаладочные работы с подачей газа дизелисты провели совместно с представителями австрийской фирмы AVL, поставившей оборудование.

На новой станции уже прошёл первые испытания рядный газовый двигатель Р6. Его вместе с «паспортом», в котором указаны снятые параметры, отправили на обкатку в НТЦ. Такой документ на станции получает каждый протестированный мотор. Напомним, на станции оборудован универсальный бокс, подходящий для всех модификаций Р6, V-образной «восьмёрки», других моделей двигателей перспективных семейств. Кроме того, имеются ещё два бокса только для газовых V8. Для каждой модели двигателя применяется своя

методика испытаний.

Австрийские специалисты пробыли на «движках» со второй половины января до середины марта. Помимо пусконаладки, они провели настройку программного обеспечения, пожарной сигнализации, систем пожаротушения и газовой безопасности, в частности, датчиков-«нюхачей», способных уловить малейшую утечку метана. «Нос может не учуять, а техника заметит повышение концентрации взрывоопасного вещества — и тут же перекроет подачу газа на станцию. Датчики пожарной безопасности

срабатывают также в автоматическом режиме, активизируя систему порошкового пожаротушения», — пояснил администратор проекта «Тибет» Евгений Ермолаев, подчеркнув, что станция испытания газовых двигателей сегодня — самое безопасное на заводе место. Новая станция расположена в отдельном корпусе, удалённом от основного производства. Помимо прочего, здание оснащено пожаробезопасными воротами.

Со времени последнего визита «ВК» на станцию в декабре появилось ещё одно новшество — завершён

ремонт в пультовой. В рабочем кабинете испытателя поблёскивают глянцевыми поверхностями новёхонькое оборудование: блоки управления, пульты, компьютер с новым программным обеспечением, мониторы, на которые выводятся все параметры тестируемого мотора. Обороты, крутящий момент, потребление газа и другие важные параметры фиксируются и распечатываются в виде чек-листа, который на заключительном этапе испытаний крепится к двигателю. Документ свидетельствует, двигатель какой модификации на какие па-



Процессом испытаний управляет компьютер, автоматика следит за безопасностью

раметры был испытан.

Пока на станции в одну смену проходят испытания до пяти моторов. При увеличении объёмов производства по мере необходимости могут быть введены вторая и третья смены. «Станция полностью готова к проведению испытаний газовых двигателей массовым тиражом. Пока газовые Р6 — но-

винка, которую очень ждут заказчики, тогда как газовые V8 уже успели себя отлично зарекомендовать в составе различной спецтехники, автобусов НЕФАЗ. В перспективе газовые моторы мощностью 450-720 л.с. будут устанавливаться на все модификации автомобилей семейства К5», — заключил Евгений Ермолаев.



## НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

# Под шум дождя

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

На конвейере сборки кабин нового модельного ряда запустили дождевальную камеру. Проверку на герметичность проходят кабины большегрузов поколений K5 и K4.

На испытание кабины отправляются после сборки и прошивки всех электронных систем. По инструкции оператор заводит её в камеру, сканирует VIN-номер, выбирает тип кабины, время дождевания, интенсивность и запускает установку. Обычно процедура занимает всего три минуты, но для КАМАЗа-54901 её увеличили вдвое: при максимальной интенсивности полива 8000 мм в минуту струи бьют из

250 форсунок. Под таким потоком воды человек промокнет насквозь за минуту. Всё это время в кабине находится контролёр ОТК, который с фонариком осматривает всё её пространство.

— Кабина надёжная, — улыбается открывающая дверь К5 контролёр Валерия Шелехова. — Когда капли стучат по стеклу, ты будто оказываешься на дороге во время летнего ливня. И так спокойно становится... Эта

машина в самом дальнем путешествии не подведёт.

— Такое испытание — гарантия качества сборки, — вступает в разговор заместитель начальника цеха сборки кабин по технической части Марат Газизов. — Другое существенное преимущество — возможность минимизировать влияние человеческого фактора за счёт автоматического режима работы установки.

После окончания проверки машина направляется на обдув — сушку, а затем по результату теста оператор распечатывает чек-лист, который вклеивается в контрольный список общей сборки кабины. За две недели с начала запуска камеры не было ни одного случая протекания.



Проверку на герметичность проходит каждая кабина большегруза поколения К5

Есть план действий и при обнаружении нарушения герметичности.

— Такую кабину придётся детально обследовать, возможно, частично разобрать, чтобы обнаружить и устранить причину дефекта, и снова отпавлять на дождевание, — описывает разработанный алгоритм начальник отдела эффективности сборочных производств Владимир Арасланов. — В технологический процесс сборки по итогам операции будут внесены корректировки, а слесарей, работающих на конвейере, переобучат.

Особая гордость технологов — замкнутый цикл использования ресурсов. После того, как вода отмоет

каркас кабины, она через систему дренажа собирается в специальной ёмкости, фильтруется, очищается и переливается в пятикубовую бочку. Специалисты рассчитывают, что этого запаса им хватит на целый год.

После финишного испытания кабина отправляется в накопитель подвешенного толкающего конвейера. На землю, то есть на шасси автомобиля, идущего по главному сборочному конвейеру, она спустится по специальному сигналу системы управления производством.



Такой сильный ливень бывает только в дождевальной камере



Контролёр ОТК проверила — протечек нет

**ДЛЯ ПОЛЬЗЫ ДЕЛА**

# Ровно. Идеально ровно

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

В цехе 417 завода двигателей заложили фундамент под продолжение линии сборки моторов Р6. Напольное покрытие заменено на площади около 150 кв. метров.

Работа проведена основательная: «Предварительно площадь освободили от располагавшегося на ней участка шатунно-поршневой группы. В конце декабря линию целиком переместили на 36 метров с помощью подвесных кранов. Затем демонтировали старое напольное покрытие, сняли грунт на метровую глубину, армировали фундамент, залили бетон, а после его высыхания тщательно отшлифовали», — перечислил проведённые

работы замначальника цеха по технической части Руслан Кустовский. Монолитный фундамент и идеально ровный пол — требования поставщика оборудования. Прежнее бетонное покрытие в толщину составляло всего около 30 см и лежало прямо на земле.

Поводом для перемен стали планы по продлению конвейера сборки двигателей Р6 с нынешних 64 до 90 метров. Растущий спрос на рядную «шестёрку» потребовал увеличения

темпов сборки: сейчас на линии одновременно можно собирать не более 30 моторов. Также доведение ежегодного объема выпуска Р6 до 30 тыс. штук предусматривает к 2022 году вторая фаза проекта «Тибет».

Сувеличением протяжённости конвейера понадобится дополнительное оборудование и «умный» инструмент: автоматические и полуавтоматические станции нанесения герметика, регулировки клапанов, установок поршней; электронные гайковёрты и многое другое. Из всего обширного списка уже успели прийти на завод предельные и динамометрические ключи. Поставки остального оборудования распланированы на ближайшие 13 месяцев. К преобразованию самой линии дизелисты приступят в следующем году.



Руслан Кустовский: «Монолитный фундамент и абсолютно ровный пол — необходимое условие для современного сборочного производства»

## НОВОСТИ

## Встречайте «гармошку»!

«КАМАЗ» разработал и выпустил новую модель инновационного пассажирского электротранспорта — сочленённый низкопольный электробус особо большого класса.

Электробус-«гармошка» КАМАЗ-6292 разработан инженерами НТЦ по спецзаказу ГУП «Мосгортранс». «Сочленённая модель спроектирована с учётом опыта эксплуатации электробуса КАМАЗ-6282, который поставляется в Москву с 2018 года и отвечает всем современным требованиям к безопасности и комфорта пассажиров, — отметил главный конструктор по пассажирскому транспорту ПАО «КАМАЗ» Эдуард Данилов. — В ближайшее время мы планируем передать готовый опытный образец в Москву для проведения тестовых испытаний. Это позволит нашим специалистам проверить работу всех систем электробуса-«гармошки» в условиях загруженных столичных дорог, выявив возможные недочёты и оперативно внедрить необходимые доработки».

Одобрение типа транспортного средства планируется получить в августе. Серийное производство сочленённых электробусов КАМАЗ стартует с 2022 года.



**18-метровая «гармошка» способна перевезти 135 человек. Такие машины планируется запустить на самых загруженных маршрутах Москвы**



## НАЗНАЧЕНИЯ

## Будет команда — будет результат

Ирина НИЗАМИЕВА. Фото: Ильдар ХУСНУТДИНОВ

На этой неделе директор кузнечного завода Александр Чех представил линейному персоналу КПК-3 Константина Несветаева, который начал исполнять обязанности начальника этого корпуса.



Константин Несветаев (второй слева) в кузнечном производстве не новичок

Александр Чех назвал сложную ситуацию, которая складывается в последнее время в этом производственном корпусе. Не удаётся пока снизить ни уровень брака, ни количество простоев оборудования. «Нужен свежий взгляд на решение этих проблем в КПК-3, — пояснил директор завода, — нужны перемены, поэтому мой выбор пал на кандидатуру Константина Несветаева. Он имеет большой опыт работы на «КАМАЗе», кузнечном заводе, предприятиях города и республики. Кроме высоких профессиональных качеств

его отличает лояльное отношение к предприятию, открытость и коммуникабельность».

Задачи, которые были озвучены директором завода перед линейным персоналом КПК-3, — готовность производственного корпуса к увеличению выпуска номенклатуры коленчатых валов и балок передних осей и снижению издержек за счёт тесного и эффективного взаимодействия между всеми подразделениями, занятыми в технологическом процессе, работа командой, нацеленной на единый результат.

## Справка

Константин Несветаев — выпускник КамПИ по специальности «Машины и технология обработки металла давлением». В 2001 году начал работу на кузнечном заводе инженером-технологом. В разные годы работал на предприятиях республики и города, возвращался на кузнечный завод, имеет большой опыт руководства. Летом 2020 года был назначен заместителем начальника ШИКа, затем возглавил этот корпус.

## ИТОГИ ГОДА

## ПРОКУРОР ОТВЕЧАЕТ

## За «левый» бензин ответят

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Антон ЛИТВИНЕНКО

К ставшей уже крылатой фразе «Автомобиль — не роскошь, а средство передвижения» из романа Ильфа и Петрова «Золотой телёнок» стоит ещё добавить, что заправлять его нужно качественным топливом. Конечно, автомобилисту невозможно наперёд определить его качество. Что делать, если после заправки машина повела себя странно, помог разобраться помощник прокурора г. Набережные Челны, юрист 2-го класса Ильнар Шириязданов.

— Существует Технический регламент таможенного союза № 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту». Поэтому в обращение допускается только топливо, соответствующее которого подтверждено этими требованиями.

Однако не все автозаправочные станции соблюдают требования федерального законодательства. Например, в прошлом году прокуратурой города на двух АЗС были выявлены нарушения, когда реализовывалось дизельное топливо ЭКТО Diesel сорт С (ДТ-Л-К5) и неэтилированный бензин марки АИ-92-К5, по показателям качества не соответствующим требованиям технического регламента и ГОСТа 32513-2013.

Если после заправки вы заметили нарушения в движении автомобиля, произошли какие-то поломки и в автосервисе дали заключение, что причиной стало некачественное топливо, нужно убедиться, что топливо на самом деле обладает низким качеством. Для

этого требуется провести независимую экспертизу в соответствующей организации — в Челнах найти их не проблема. Для этого у автомобилиста должен быть на руках чек, но факт покупки можно доказать и другими способами, например, свидетельскими показаниями людей, находившихся с вами в момент заправки.

Первое, что нужно сделать, — обратиться к сотрудникам заправки с

просьбой предоставить топливо на пробу. Если на заправке отказывают, то следует зафиксировать этот факт — например, оформить отказ в письменном виде или снять на видео. Желательно, чтобы при этом присутствовали свидетели.

При взятии пробы важно составить акт, который будет подтверждать, что бензин или другое топливо взяты на конкретной заправке для проведения

экспертизы. Также водителю следует потребовать от сотрудников заправки документы, которые содержат всю необходимую информацию о той партии топлива, с которой взята проба. Полученное топливо нужно отправить на экспертизу и дождаться заключения эксперта.

Есть другой вариант: с жалобой на некачественное топливо обратиться в Роспотребнадзор. При необходимости он привлечёт к делу другие службы, проверит АЗС и качество её продукции. В этом случае также необходимо иметь подтверждение, что продукт был куплен именно в этом месте.

За реализацию бензина плохого качества собственника компании могут привлечь к ответственности и назначить наказание в виде административного штрафа, конфискации некачественного товара и приостановления деятельности на определённый срок.



Кому понравится перспектива ехать в автосервис после заправки?

## Корпоративное пенсионное обеспечение ГК «КАМАЗ»

Камазовская пенсионная программа реализуется в рамках запланированных бизнес-планом показателей финансирования. Пенсионные взносы организаций в пользу участников программы в соответствии с Положением «О негосударственном пенсионном обеспечении работников ПАО «КАМАЗ» перечислены в полном объёме.

## Негосударственная пенсия

В 2020 году организации ГК «КАМАЗ» на каждый вложенный работником рубль перечислили в среднем 2,4 рубля. Было заключено 1102 договора НПО. Всего на конец 2020-го в пенсионной программе участвуют почти 8000 работников, то есть практически каждый пятый заводчанин совместно с организацией формирует себе

вторую, негосударственную пенсию.

Повышается и уровень доверия к пенсионной программе у молодых камазовцев. Так, если в 2014 году в неё вступили 13% работников моложе 40 лет, то в 2020-м уже 49%. Количество вступивших в программу женщин и мужчин примерно одинаковое. Средний ежемесячный взнос участника пенсионной программы 780 рублей.

Как известно, участие в программе НПО позволяет при выходе на заслуженный отдых получать дополнительно к страховой пенсии, выплачиваемой государством, ещё одну пенсию, камазовскую. Её размер зависит от срока участия работника в программе и суммы личного взноса. В 2020 году 790 работников ГК «КАМАЗ» оформили себе такую пенсию, а всего её получают более 10 тыс. человек. Также за истекший год в программу были включены 17 человек, получивших звание «Заслуженный работник «КАМАЗа». Из вредных условий труда с перечислением на именные счета дополнительных

пенсионных взносов было выведено 35 работников.

Напомним, что включение в программу НПО происходит в соответствии с утверждённым лимитом. Бизнес-планом 2021 года по организациям ГК «КАМАЗ» это 1070 человек (в том числе по организациям ГТЦ — 900 человек).

## Накопительная пенсия

В 2020 году 243 работника доверили свои пенсионные накопления НПФ «ППА». Всего на конец года клиентами фонда по обязательному пенсионному страхованию являются более 31 тысячи нынешних и бывших работников «КАМАЗа». В соответствии с законодательством кли-

ентам, достигшим возраста 55 лет (женщины) и 60 лет (мужчины), фонд выплачивает накопительную пенсию. В прошлом году было принято 671 заявление на её выплату. Всего с 1 июля 2012 года пенсионные накопления выплачены более 12 тысячам застрахованных лиц.

## Правопреемство средств

В соответствии с условиями пенсионной программы, а также пенсионного законодательства, в случае смерти участника программы или застра-

хованного лица средства пенсионных резервов или накоплений, учтённые на счетах умершего, могут быть унаследованы. В 2020 году в фонд обратились 180 правопреемников.

## Информирование и консультации клиентов НПФ «ППА»

В течение 2020 года в Набережночелнинский филиал фонда по различным вопросам обратилось порядка 2000 человек. Ещё свыше 5000 заводчан обращались к представителям фонда в подразделениях и организациях.

Узнать более подробную информацию, а также задать все вопросы можно в кадровой службе вашего подразделения.



АКТУАЛЬНО

# Вакцинация: что ещё нужно знать

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Радик ГАБИТОВ

С 10 марта во всех подразделениях «КАМАЗа» проходят информационные встречи по вопросам вакцинации от коронавирусной инфекции. Мероприятия организованы профкомом автогиганта совместно с клиникой-санаторием «Набережные Челны» и городским управлением здравоохранения.

Встречи проходят в актовом зале предприятий с соблюдением необходимых санитарно-эпидемиологических требований. Среди спикеров главный врач клиники-санатория «Набережные Челны» Юлия Файзова. На встречах с трудовыми коллективами она рассказывает, что собой представляет коронавирус и в чём его отличие от вируса гриппа, а также подробно объясняет, почему вакцина сегодня является единственным способом обезопасить себя от вируса COVID-19.

— Этот вирус вызывает серьёзные последствия. Он поражает стенки сосудов всего организма, поэтому так велико количество тромбозов, инсультов, инфарктов, — отметила Юлия Мударисовна и добавила, что вокруг вакцины «Спутник V» сложилось много домыслов. Многие из них — от незнания. Например,

что якобы от сделанной прививки можно заразиться вирусом. Это миф, потому что в вакцине самого вируса нет. Она содержит оболочку аденовируса человека, в которую встроен ген коронавируса, кодирующий один из его белков. На этом белке в дальнейшем и образуются антитела.

— Вакцина доказала свою безопасность. У нас есть пациенты и 87-ми, и 88 лет, которые вакцинировались и прекрасно себя чувствуют, — пояснила врач. — Вакцинация противопоказана беременным, кормящим матерям, детям, подросткам до 18 лет и тем, у кого ОРВИ.

Она обратила внимание на то, что, если человек уже перенёс коронавирусную инфекцию, ему всё равно нужно делать прививку. Он совсем не застрахован от того, чтобы не заболеть второй или третий раз. А всё потому, что антитела через два-три месяца исчезают.

## Вакцинация от COVID-19 на 24 марта

3337 наших коллег сделали прививку первым компонентом. 2140 человек — вторым. Всего в Набережных Челнах вакцинировали более 17 тысяч человек первым компонентом и порядка 12 тысяч — вторым.

Вакцина состоит из двух компонентов. Вторая доза вводится не раньше, чем через 21 день после первой, для выработки полноценного иммунитета. Если заболели или уехали в командировку, то можно вакцинироваться после приезда или выздоровления.

— Вакцина — это привычная для организма встреча с антигеном. В ответ на её введение вырабатываются антитела. Отсюда возникает повышение температуры или общая слабость. В этот момент просто нужно поддержать свой организм: принимать больше жидкости, есть белковую пищу, ограничить чрезмерные нагрузки. Бани и сауны отложить, также не принимать алкоголь, — дала рекомендации Юлия Мударисовна.

Она напомнила, что не стоит затягивать вопрос с вакцинированием. Предотвратить заболевание легче, чем излечиться от него. А чтобы любая вирусная инфекция исчезла и не мешала работе коллектива, необходимо сформировать иммунную прослойку на 80-85%.

НОВОСТИ

## В союзе сильнее

На «КАМАЗе» состоялось общее отчётно-выборное собрание Первого местного отделения Татарстанского регионального отделения Общероссийской общественной организации «Союз машиностроителей России» (ПАО «КАМАЗ»).

Отчитываясь о проделанной работе, его председатель Сергей Киров отметил, что в составе организации 2721 человек. Под эгидой Союза машиностроителей проводились конкурсы профмастерства среди водителей КАМАЗов, спортивные мероприятия, экологические субботники.

Работа была признана удовлетворительной, при этом общим собранием был избран новый председатель отделения — им стал заместитель директора департамента качества «КАМАЗа» Александр Абраменко. Главными задачами Союза на «КАМАЗе» он считает привлечение молодых работников, укрепление института наставничества, развитие профессиональных компетенций.

Стратегию развития Татарстанского регионального отделения Союза машиностроителей определит конференция, которая состоится в Зеленодольске 8 апреля.

## ЗНАНИЕ — СИЛА

## Умей затормозить

На базе МИТТУ технический тренер компании Wabco Дмитрий Сливинский провёл региональное обучение специалистов дилерских центров, приехавших из Москвы, Нижнего Новгорода, Сургута, Ухты, Череповца, Ижевска, Уфы и из других городов.

Программа обучения была рассчитана на три дня и включала в себя как теоретические, так и практические занятия. Wabco — мировой лидер в разработке и производстве систем курсовой устойчивости, управления подвеской, сцеплением, рулевого управления, тормозных систем и компонентов к ним. Их программы применяют во всех сегментах автотехники, в том числе сегменте автоприцепов.

Участников обучения ознакомили с устройством и принципом действия тормозной системы прицепа, синхронизацией работы тормозного привода тягача и прицепа в составе автопоезда, антиблокировочной системой тягача. Особое внимание было уделено диагностике неисправностей пневматических тормозных систем и ABS Wabco. Полученные знания водители применили на практике, проведя диагностику тормозной системы в работе с тягачом магистральных автопоездов КАМАЗ-5490 с двигателем Mercedes-Benz.

После окончания обучения участники получили сертификат Wabco и МИТТУ.

## БУДЕМ ЗНАКОМЫ!

## Инженер всегда в цене

Текст и фото: Евгений ИЗИБАЕВ

На «НЕФАЗе» с экскурсией побывали учащиеся Инженерной школы Нефтекамска.

17 десятиклассников в сопровождении трёх педагогов посетили автозавод в рамках проведения профориентационных экскурсий на предприятия. Экскурсия по «НЕФАЗу» началась с посещения обновлённого Учебного центра. Следующая точка — музей завода, где ребята познакомились с историей градообразующего предприятия и видами выпускаемой техники.

Затем гости отправились на производство. Начальной точкой маршрута по производственным цехам стал сборочно-сварочный цех № 22. Далее, следуя по технологическому процессу производства автобусов и электробусов, посетили цех окраски № 26 и цех сборки автобусов № 23. Завершающим этапом экскурсии стали цех сварки, сборки вахтовых автобусов № 35 и цеха производства прицепной и ёмкостно-наливной техники.

Подобные экскурсии на «НЕФАЗе» проводятся постоянно. Они помогают школьникам в выборе будущей профессии.



Новые навыки диагностики неисправностей водители осваивали на практике



Юлия Файзова за год очень хорошо изучила коронавирус и знает, о чём говорит



Заводчане не только внимательно слушают, но и записывают

## КАДРЫ ДЛЯ «КАМАЗА»

## С глазу на глаз

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Алина ЗИМИНА

В Техническом колледже им. В.Д. Поташова прошла первая в 2021 году встреча выпускников с представителями кадровых служб подразделений «КАМАЗа». Об условиях работы ребята могли расспросить рекрутеров с глазу на глаз.

Узнать побольше о предприятиях компании пришли 60 будущих выпускников, обучающихся по направлениям «Автоматизация технологических процессов и производств» и «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта». Им предлагали пройти преддипломную практику специалисты кадровых служб автомобильного завода и завода двигателей, а также отдела развития персонала гендирекции с трудоустройством по профессиям «Слесарь МСР» и «Наладчик КИПиА».

Ребят интересовал и вопрос приёма на работу после заверше-

ния обучения, а также условия труда, размер зарплаты, возможности подготовки материала для дипломной работы. Рекрутеры заверили — рядом всегда будет наставник, который покажет порядок работы на оборудовании и ответит на все вопросы. Зарплата станет солидной прибавкой к бюджету семьи.

— У всех работников есть реальная возможность без отрыва от производства повысить свою квалификацию, а при желании получить и высшее образование, — поясняла на собеседовании специалист по работе с персоналом АвЗ Айгуль Зиннатовна. — На нашем



Задавать вопросы о будущей работе стесняться не надо

заводе поддерживают молодых специалистов и приветствуют карьерный рост работников.

Половина ребят заинтересовались предложениями: кто-то из них пройдёт на «КАМАЗе» преддипломную практику, а кто-то, возможно, устроится после службы в армии.

В ближайшее время такие же встречи в формате тет-а-тет пройдут в Набережночелнинском политехническом колледже и Камском автомеханическом техникуме.



ТВОИ ЛЮДИ, «КАМАЗ»

# Рамиль Азаматов:

## «Рад видеть задуманное реализованным»

Татьяна ПАРАМОНОВА

Рамиль Абдреевич Азаматов, второй главный конструктор «КАМАЗа» — личность легендарная. Под пулями душманов он доказывал руководству страны, что челнинские грузовики могут ездить по горам Афганистана, до последнего отстаивал мнение в спорах с министрами и членами политбюро, дважды его увольняли и принимали обратно... В предстоящее воскресенье, 28 марта, он отметит 80-летие. Накануне корреспонденты «ВК» встретились с юбиляром.

### Стаж в полвека

Камазовский стаж Азаматова составляет ровно 50 лет — день в день. Он так для себя решил: раз устроился на «КАМАЗ» 20 мая 1970 года, то и уволится в этот же день, 20 мая 2020 года. Такая точность и определённости свойственна ему в любых делах. Ведь работа главного конструктора — это не только разработки, но и формирование коллектива, выстраивание отношений внутри него, внутри «КАМАЗа» и всей отрасли. Владимир Наумович Барун написал о своём преемнике в книге «Ступени»: «За что бы он ни брался, дело заканчивалось конкретным результатом, и не было случая, чтобы он говорил, что у него что-то не получается. Его, конечно, можно было заставить подчиниться, но лучше было дать ему свободу и время — чтобы он добрался до истины сам».

### Копировать чужое? Никогда!

Азаматов подчёркивает, что уникальность «КАМАЗа» в том, что он должен был изготавливать автомобиль на основе отечественных разработок, а не копировать чужие, как это было на АвтоВАЗе, ГАЗе. Пока строились корпуса и заказывалось оборудование, в проектировании головным предприятием был ЗИЛ, а разработки велись на Минском автозаводе, Мытищинском машиностроительном, Ярославском моторном, Одесском автосборочном заводе и на других предприятиях.

В 1970 году на «КАМАЗе» было всего два конструктора: главный по автомобилям Владимир Барун и начальник бюро подвески Рамиль Азаматов. Начинали в московской дирекции. Потом стали приходить молодые специалисты и более опытные сотрудники с других заводов страны — коллектив быстро рос, и в 1974-м конструкторы переехали в Набережные Челны.

Начали изготавливать первые модели 5320 и 5410 в экспериментальном цехе, но конструкторы — народ инициативный, работали, опережая события: ещё не освоили эти автомобили, разработанные на ЗИЛе, уже готовили свои. Например, в 1975 году собрали образец автомобиля на пневмоподвеске и назвали его «Каматейнер». Кстати, из-за этой модели Рамиль Абдреевич первый раз уволили с «КАМАЗа».

— Это автомобиль со съёмным кузовом, — вспоминает конструктор. — Он подъезжал, выдвигал ноги на платформе,

отцеплял её от рамы, опускался на пневмоподвеске и выезжал из-под кузова. С применением нескольких кузовов можно исключить простои в ожидании погрузки и выгрузки, например, для сельского хозяйства — одним автомобилем вывозить с поля гружёные кузова на элеватор и обратно доставлять пустые. Позже наши автомобили со съёмным кузовом были опробованы в Новосибирске, и в газете была публикация «Автомобиль меняет кузов», где отмечалось, что он повышает производительность в пять раз. Но это было уже в 80-х, а тогда, в 1975-м, мы с Баруном решили показать образец Евгению Башинджагану, замминистра автомобильной промышленности. Он попросил пригнать машину в Москву. Совершенно случайно наш «Каматейнер» попался на глаза министру сельского хозяйства Полянскому, он тоже заинтересовался нашей моделью. Как выяснилось, позже на политбюро он поднял вопрос, мол, неправильно на «КАМАЗе» машину делают, надо делать ту, которую ему показали, а не ту, которая сейчас готовится. Когда я вернулся в Челны, меня вызвал гендиректор Лев Васильев, грозно спросил: «Тебе одного министра мало?» и велел Баруну уволить меня за «самовольство». Владимир Наумович позвонил Башинджагану. Не знаю, как вопрос утряслся, но вскоре меня восстановили.

### За качество стоял горой

Вслед за первыми моделями — бортовым 5320 и седельным тягачом 5410 — уже в Челнах были разработаны автомобили второго поколения — 10-тонный самосвал 5511 и тягачи для работы в составе автопоезда полной массой 32 тонны. В 1981 году была принята вторая очередь завода. Начался бурный рост объёмов выпуска автомобилей, остро встал вопрос качества производства, устранения выявляемых в эксплуатации недостатков конструкции и производства.

Ответственность за свои действия у Азаматова — на первом месте, но, как ни парадоксально, из-за этого его опять отстранили от работы. Он так объясняет ситуацию:

— У тогдашнего директора Фаустова было мнение: чтобы госприёмка не чинила препятствий, надо изменить конструкторскую документацию, расширить допуски. Я категорически был против. Но гендиректору нужны были штуки, а мне как главному конструктору — качество. Это касалось не одной детали, около 1500 отклонений было. После моего отстранения поменяли в документации ключевые моменты. Это привело к резкому снижению качества грузовиков, следовательно, к падению имиджа. В отстранении я был полгода.

### Почему не ехала машина?

В 1982 году, в разгар боевых действий в Афганистане, когда руководство армии подняло вопрос, что в горах КАМАЗы не ходят, не поднимаются, не тянут, падают, Азаматов не раздумывая поехал туда, чтобы на месте разобраться, в чём дело. КАМАЗы, доставлявшие груз от границы до Кабула, шли по четыре-пять дней короткими перебежками в светлое время суток, то есть очень медленно.

— Решил пройти с колонной эту трассу и попросил три дня на подготовку машин. В результате выяснил, что водители не знают устройства КАМАЗа — машина эта более сложная, чем привычные ЗИЛ и МАЗ, не имеют навыков езды в горах, в колонне. Сервисной службы нет, ремонт отдан на откуп водителям — в итоге во всех 50 машинах забиты воздушные фильтры. Заглянув в одну из кабин, заметил, что рулевое колесо для красоты обмотано цветной проволокой. Оказалось, водитель срезал пучок проводов, ведущий к тормозной системе полуприцепа! — описывает увиденное Рамиль Абдреевич. — За три дня почистили и заменили фильтры, выполнили регулировки, проинструктировали водителей, после чего трассу прошли за день. Руководство армии было очень удивлено, меня пригласили в королевский дворец в Кабуле для разговора, там я все выявленные проблемы и озвучил. После этой командировки появилась идея сделать навесную защиту кабины от обстрелов. Сохранили не одну солдатскую жизнь.



Камазовский стаж Азаматова — полвека

### Награды и звания:

- орден «Знак Почёта» за пуск первой очереди (1977 год);
- орден Дружбы народов (1981 год) за пуск второй очереди;
- орден Трудового Красного Знамени за создание семейства магистральных машин (1991 год);
- орден Красной Звезды за разработки техники для Афганистана (1992 год);
- Почётная грамота Минавтопрома (1984 г);
- Почётный гражданин города Набережные Челны;
- Ударник строительства «КАМАЗа».

### Модели вытекают одна из другой

У конструкторов «КАМАЗа» было много разработок.

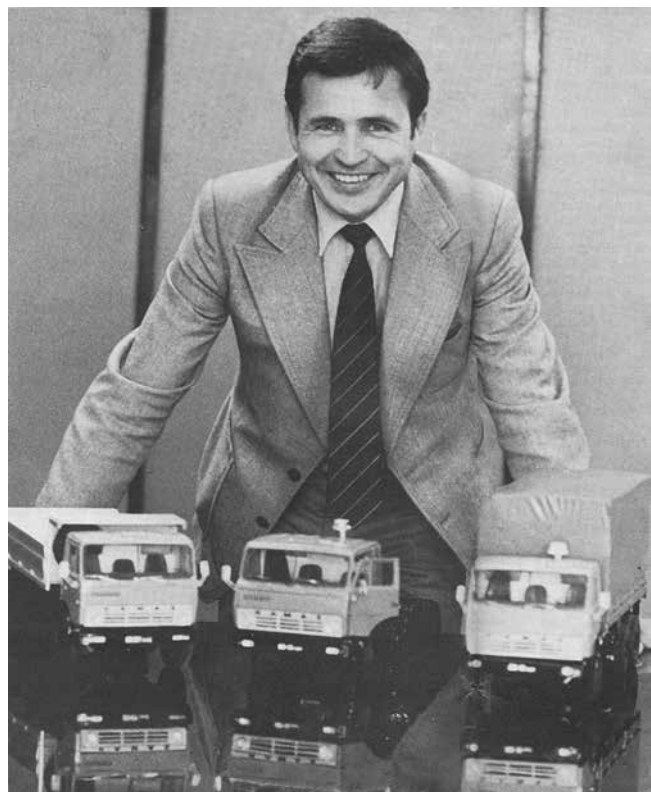
— Особой заботой была разработка магистрального автомобиля. Ещё в декабре 1979-го показали министру автомобильной промышленности СССР Виктору Полякову макет трёхосника с оригинальными, революционными решениями, он горячо одобрил. В 1981 году проект магистральника, модель 6410 с перспективной идеей создания модульных автомобилей был рассмотрен Коллегией Минавтопрома. Её вердикт был удручающим: магистральные автомобили — сфера МАЗа, вы нарушаете разделение труда, передайте МАЗу все наработанные материалы. Так и сделали... А через некоторое время МАЗ показал нашу мемушную «Перестройку-2000», НАМИ изготовил образец тягача «Русь», в которых были реализованы наши идеи.

Азаматов уверен, что все наработки прошлых лет не потеряли своей актуальности:

— Появление магистрального К5 готовилось очень давно, ещё в 90-е остро стоял вопрос создания более мощного двигателя, новой кабины, а корни идут вообще из 70-х годов. Процесс создания автомобиля неразрывный, и модели базируются и вытекают одна из другой, потому что меняются обстоятельства, требования, появляются новые решения. Мне как бывшему главному конструктору доставляет огромное удовольствие видеть то, что задумывалось, реализованным. Я считаю, что будущее «КАМАЗа» достаточно ясное, светлое во многом благодаря тому, что конструкторская школа, которую основал Барун, сформировалась. Это залог того, что «КАМАЗ» с нашей конструкторской службой не пропадёт.



1994 год. Конструктор Рамиль Азаматов представляет Совету директоров новые разработки



1984 год. Эти автомобили уже вовсю колесят по стране



ИГРЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛОВ

# «Закамские крылья» делятся секретом

Татьяна ПАРАМОНОВА

Команда «Закамские крылья» аэропорта Бегишево, дочернего предприятия «КАМАЗа», заняла третье место на очередных интеллектуальных играх чемпионата на Кубок престижа для работающей молодёжи города Набережные Челны. Темой мартовской игры был Ближний Восток.



«Закамские крылья». Слева направо: Евгений Балобанов, Евгений Есипов, Вячеслав Гильман, Павел Михайлов

— Занять третье место в соревновании с 18 опытными командами для нас было неожиданно, но очень приятно, — делится капитан команды «Закамские крылья» Павел Михайлов, инженер по промышленной безопасности. В роли капитана он выступал впервые, хотя команда образовалась в 2019 году, и до коронавирусного коллапса успел поучаствовать в четырёх играх.

— В нынешнем году это наше первое участие в интеллектуальных играх. К ней мы практически не готовились, так как март был очень напряженным, и тема показалась достаточно размытой. Как показала практика, готовиться можно, но это поможет ответить на один-два вопроса, в основном же всё зависит от эрудированности членов команды, — советует Павел. — Нужно очень внимательно слушать вопрос, потому что зачастую ответ заключён в самом вопросе.

В нынешнем сезоне в команду вошли инженер службы связи и автоматизированных систем управления Евгений Есипов и два новичка: начальник службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полётов Вячеслав Гильман и начальник отдела промышленной безопасности Евгений Балобанов.

Павел отмечает, что функция капитана — успеть за минуту услышать всех участников и выбрать правильную версию. Вопрос звучит для всех, нужно оперативно на бумаге записать свой ответ, указать номер команды и отдать организаторам. Они вносят все ответы в компьютер, поэтому результаты озвучиваются сразу же.

— Мы готовили свой домашний вопрос. За него получили дополнительные три балла, — даёт ещё один рецепт к победе Павел. — Но это необязательный пункт. Его готовят заранее и высылают организаторам за два дня на предварительную обработку.

По мнению членов команды участие в этой игре — это не просто интеллектуальное соревнование, а отдых, отвлечение от обыденных, повседневных дел, работы,

при этом вызывает восторг и доставляет массу эмоций. Поэтому «Закамские крылья» планируют играть и дальше. Следующая тема — Франция.

## Вопрос от команды:



Как известно, Восток — дело тонкое. И зачастую не надо ничего говорить, чтобы непреднамеренно или специально унизить собеседника. 11 января 2010 года Израиль вызвал посла Турции, чтобы вручить ему ноту протеста. Но не сама нота, а приём послужил причиной дипломатического скандала.

**Вопрос:** Как унизили посла Турции? Назовите эти два действия. А подсказка на фото.

**Ответ:** На столе только израильский флаг. К тому же посла посадили на низкий диванчик, поэтому он сидел ниже, чем его коллеги.

НОВОСТИ

## Рисовать сможет каждый

Работницам «НЕФАЗа», посетительницам женского клуба было предложено почувствовать себя художницами.

Дружескую атмосферу для написания картин создали организаторы проекта «АртНефтекамск», а место предоставили администрация и профком Нефтекамского машиностроительного колледжа. Оказалось, что с пошаговыми инструкциями художников невероятно увлекательно и легко создавать свои работы. И ведь что интересно — один сюжет, а все картины получаются разными, необычными и смелыми.



У каждой художницы своя палитра красок, своя техника, свои чувства — и в итоге не похожая ни на что картина

## Форум для волонтеров

С 24 марта по 3 апреля на базе геленджикского отеля «Приморье» проходит молодёжный форум ПАО «КАМАЗ». В нём участвуют активисты волонтерского движения автогиганта.

В рамках форума будет реализовано три модуля: образовательный, дискуссионный и экскурсионный. В образовательной части программы запланированы ежедневные тренинги по тайм-менеджменту, лидерству, умению работать в команде. Ребята научатся выстраивать эффективное взаимодействие как в волонтерской среде, так и между камазовской молодёжью. Помимо знакомства с городом и его достопримечательностями планируется «круглый стол» с волонтерами Геленджика, а также проведение совместного мероприятия в городе.

## ХРОНИКА ПОТЕРЬ

### Опасная зона

В марте на «КАМАЗе» произошёл один несчастный случай.

18 марта во время работы на автоматической линии рука оператора АвЗ попала в зону действия шлифовального круга. У пострадавшей открыт перелом ногтевой и средней фаланг указательного и среднего пальца правой кисти с дефектом сухожилия разгибателей этих конечностей.

ЗАБОТЛИВОЕ СЕРДЦЕ

# Урок доброты

Татьяна ИВАНОВА

Камазовская «Лига добрых дел» взяла в помощники школьников. Первыми участниками нового проекта волонтеров стали ученики пятых-восьмых классов школы № 27.

20 марта около 50 человек, из которых 24 — дети, навестили приют для животных «Азира». Ребята наравне со взрослыми убрались в вольерах, откапывали будки от снега, меняли в них солому, вывозили на тележках отходы. Ну и, конечно, погуляли с животными, вдоволь с ними поиграли, пообнимались и пофотографировались. «Дети остались в полном восторге от общения с четвероногими обитателями приюта. Все они были в подобном месте впервые.

Некоторые ребята тут же захотели взять себе собаку, даже уже выбрали питомца. Однако в приюте строгие правила на этот счёт: в первую очередь, необходимо согласие родителей. Главное условие — готовность «усыновителей», чтобы пёс снова не оказался на улице», — рассказала главный специалист по работе с молодёжью Екатерина Жданова.

Идея приобщить подрастающее поколение к добрым делам принадлежит ведущему инженеру бюро по

связям с общественностью завода двигателей Олесе Смолиной. Её 11-летний сын Кирилл — неоднократный участник благотворительных мероприятий камазовской молодёжи. «Видя, с каким воодушевлением сын соглашается поехать со мной на то или иное волонтерское мероприятие, как увлечённо помогает нам в работе, я подумала, что и другие ребята из его школы могут этим заинтересоваться. Школа № 27, где он учится, — подшефная нашего завода. Договориться об «уроке доброты» с директором было просто, она горячо поддержала эту идею. Мы с Екатериной Ждановой посетили внеклассное занятие, где рассказали ребятам о «Лиге добрых дел», и пригласили присоединиться

к её «школьному» проекту. Первым совместным мероприятием и стала поездка в «Азир», — сообщила она.

Перед встречей с жителями приюта для посетителей провели инструктаж по технике безопасности. Затем школьников разбили на группы под руководством кураторов, которые следили за взаимодействием детей и собак. Такой наплыв гостей бывает в «Азире» нечасто, волонтеры беспокоились, как отреагируют животные. Однако тем усиленный поток внимания явно пришёлся по душе: приютские собаки не менее дружелюбны, чем домашние, хоть и совсем не избалованы человеческой лаской.

На следующее мероприятие «Лиги добрых дел» — будь то очередная поездка в приют для животных или



Встречей остались довольны и дети, и собаки

помощь с уборкой территории благотворительному учреждению — добровольцы пригласят и детей. Не обязательно из подшефной

школы, наверняка подобными «уроками труда и доброты» заинтересуются и в других учебных заведениях, надеются волонтеры.



## ЭХО ПРАЗДНИКА

# Нам всего 50!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

К полувековому юбилею на ПРЗ готовились особо: не раз были перечитаны летописи, пересмотрены фотографии, сверена информация о ветеранах. И вот этот день настал.

Главных гостей — первопроходцев — встречали у входа на завод, желали здоровья и вручали памятные значки. У ветеранов глаза лучились радостью: их ждали бывшие коллеги и уже повзрослевшие ученики. Наверное, так, в такт барабанному ритму, что был задан заводскими артистами на сцене, стучало у каждого из них сердце, когда они впервые оказались на заводе. Одним посчастливилось участвовать в монтаже оборудования, другие запускали вторую очередь.

— Вы заложили фундамент будущих успехов

и побед, — обратился к ветеранам директор завода Сергей Птичкин. — И сегодня ПРЗ — один из крупнейших заводов компании. Он имеет современные технологии, а главное — коллектив единомышленников. Я уверен, что вместе мы успешно реализуем самые амбициозные проекты и решим любые задачи.

К поздравлению директора присоединился председатель профкома ПРЗ Рашит Харрасов, который пожелал всем крепкого здоровья и благополучия.

— От стабильности рабо-



Награды за долголетний, плодотворный и добросовестный труд были вручены 34 работникам завода

ты ПРЗ зависит темп ГСК и всей компании, — подчеркнул первый заместитель гендиректора «КАМАЗа» — исполнительный директор Юрий Герасимов. — Модернизация меняет завод, успешно осваиваются новые технологии. У вас достойное настоящее и перспективное будущее.

Председатель профкома «КАМАЗа» Кирилл

Пузырьков подготовил свой подарок — коллаж «Моя судьба в судьбе завода» с портретами всех директоров.

Ведущие праздника Владимир Гритчин и Нафиса Ибрагимова напомнили: по инициативе руководителей завода появились первый надувной спортманеж, база отдыха... А чего стоит история футбольной команды «Труд ПРЗ», которая прошла путь от заводской до команды высшей лиги! Её первый тренер Валерий Четверик тоже прислал поздравление родному заводу.

Дружными аплодисментами встретили прессово-рамщики своих заводских капитанов.

— Спасибо, что продолжаете традиции, бережете завод, модернизируете оборудование, — поблагодарил Валерий Вакулевич, работавший на заводе с 1973 года и возглавлявший его в 1997–1998 годах.

Гамиль Зарипов, стоявший у руля ПРЗ с 2004 по 2012 год, вспомнил руководителей цехов, мастеров, бригадиров, зарабатывавших сложные инженерные решения. У Александра Рыбакова, возглавлявшего завод в 2012–2019-м, в августе будет личный юбилей — 45 лет со дня трудоустрой-



Свои напутствия коллективу пришла дать команда бывших директоров



Молодая смена уже завоевала немало наград

ства на «КАМАЗ», из них 43 года были посвящены ПРЗ.

Все вместе хором — артисты, директора, заводчане и ветераны — спели одну из своих любимых песен про «заводскую проходную, что в люди вывела меня». Участников праздника порадовали и другие музыкальные подарки: «Как молоды мы были» в исполнении Инсафа Гатауллина, «Челнинский вальс» от Ирины Бакиной, «Адажио», презентованное женским трио. Произвели впечатление и хореографические композиции.

Памятные подарки получили сын славного бригадира, закладывавшего фундамент ПРЗ, Константина Альчикова Анатолий, и

супруга Героя Соцтруда Зуфара Иманова Голуза Миннемухаметовна. А какими дружными аплодисментами поздравил зал с 80-летием производственного с большим стажем, бывшего заместителя главного диспетчера ПРЗ Раиса Аблакова! Заводчан всегда восхищало его стремление никогда не сдаваться, смотреть на жизнь позитивно. «Генератор побед

и романтика буден...

Нам всего 50, значит, всё ещё будет!» —

убежденность автора строк, процитированных ведущими, наверняка разделял каждый. Ведь будущее складывается из новых технологий, знаний, отношения к своему делу.



Каждый музыкальный подарок был презентован с большой любовью

## ИГРЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛОВ

## Какие слова встречают на проходной?

Юбилею ПРЗ на заводе посвятили интеллектуальную игру. Для победы её участникам нужно было знать не только историю предприятия, но и Конституцию и гимн России.

На батл «ПоРаЗительный юбилей» пришли 13 команд. Начали, как водится, с разминки с загадками, вопросами о сказочных героях... Следующий раунд призвал «Напрячь мозги», тут игрокам надо было вспомнить историю литературных произведений, разгадывать ребусы и

даже процитировать слова российского гимна.

Тему юбилея оставили, так сказать, на десерт. Здесь больше всего баллов набрал тот, кто вспомнил цитату Генри Форда, которая встречает заводчан на проходной: «Всё можно сделать лучше, чем до сих пор», или точно опреде-

лил, с какими заводами «КАМАЗа» ПРЗ не граничит территориально. Составление слов из названия памятной даты «пятидесятилетие» — ещё одна разминка для ума.

На этот раз кубок победителя выиграла команда технологического отдела станков с ЧПУ, «серебро» — у интеллектуалов из SAP и НСИ, «бронза» — у знатоков отдела материально-технического обеспечения. Всем призёрам были вручены дипломы и настольные игры. Остальные команды получили сладкие призы.

## ФОТОФАКТ

## Памятный кадр

Накануне юбилея в корпусе завода и в АБК-107 открылись фотозоны.

Флагман нового семейства 54901 изображён на фоне ночного города, памятная дата зафиксирована и цифрами на плакате, и перед ним — дизайн фотозоны разработали художники отдела социального развития.

Сделать памятное фото можно и в производственном корпусе — декорированное пространство находится недалеко от 19-х ворот, и на втором этаже АБК — там организована фотовыставка, рассказывающая об истории строительства и становления завода. Материалы к ней предоставили музеи «КАМАЗа» и ПРЗ. От посетителей отбоя нет!

Фотозоны на обоих площадках оставят на год. Запечатлеть себя успеет каждый.



Сохраните в памяти эти праздничные дни!

16+

# ВЕСТИ КАМАЗА

Газета «Вести КАМАЗа/КАМАЗ хэбэрлэре» зарегистрирована в Управлении федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан (Татарстан). Рег. ПИ № ТУ 16-00525 от 10.03.2011 г. Выходит с 1973 года, до 1992 года под названием «Рабочий КАМАЗа».

Главный редактор: П. Г. МИХНО  
e-mail: Mihno@kamaz.ru  
Зам. главного редактора: Е. Н. ШЕЯНОВА  
e-mail: SheyanovaEN@kamaz.ru  
При верстке использованы шрифтовые гарнитуры ООО НПП «ПараТайп», предоставленные по лицензии ООО «Издательский центр «Редакция». Периодичность выпуска — один номер в неделю.

Учредитель и издатель: публичное акционерное общество «КАМАЗ». Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2.  
Редакция «ВК»: 45-21-14, 45-21-95, 37-19-54, 37-31-99, 6-87-16.  
Прессо-служба «КАМАЗа»: 37-30-72.  
Факс: 45-29-36.  
Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии ООО «Глагол» по адресу: 423800, РТ, г. Набережные Челны, Альметьевский тракт, д. 10, помещение 3. Время подписания в печать — 20 часов. Подписано в печать — в 20 часов. Тираж 25 000 экз.  
При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна.

Рукописи, присланные в редакцию, не рецензируются и не возвращаются. Мнения авторов газетных публикаций могут не совпадать с мнением редакции. За достоверность предоставляемой информации несут ответственность авторы материалов. За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несёт. Все скидки, акции, спецпредложения действуют на момент выхода газеты.