



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

№ 24 (4046)
16 июля 2021 г.

ВЕСТИ КАМАЗА

ГОРЬКИЕ ПЛОДЫ КОВИДА:
ПОНДОБИЛСЯ ГОД,
ЧТОБЫ ВЕРНУТЬСЯ

5

РЫБАЛКА — ДЕЛО
КЛЁВОЕ, В КОМПАНИИ
ВДВОЙНЕ

6

ПРИВИЛСЯ?
ТОГДА ДЕРЖИ ЗНАЧОК!

4

КАЗАНЬ ЗАПУСТИЛА ЭЛЕКТРОБУС



К ТЕСТУ ПРИСТУПИЛИ НА МАРШРУТЕ «РЕЧПОРТ — УЛИЦА
ГЛУШКО». ТРИ МЕСЯЦА ГОРОЖАНЕ И ИСПОЛКОМ
БУДУТ ОЦЕНИВАТЬ НАШ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ

3

МАМА НОВОЙ РАМЫ:



кадры готовит сама

3

НЕ ПРОСТО ПЕВЕЦ У КОСТРА,



а «Мистер турслёт»

8



Самые популярные материалы недели:

- ЕГЭ-2021: порядка 790 выпускников планируют продолжить учёбу за пределами Челнов
- За второй квартал 2021 года средняя стоимость «квадрата» вторичного жилья в Челнах выросла на 4,14%
- В инфекционной больнице завершили ремонт кровли
- Куда можно сдать вторичное сырьё и опасные отходы в Челнах (+адреса)

«ВЕСТИ КАМАЗА» готовы
предложить работу
перспективному
телеоператору.

Опыт приветствуется,
но больше — навыки
и свежий взгляд
на видео. Резюме
(в произвольной
форме) отправляйте
на почту:
mihno@kamaz.ru



ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99

НОВОСТИ

Итоги июня и полугодия

Производство ПАО «КАМАЗ» завершило первое полугодие 2021 года, выпустив 21352 машкомплекта, что на 28% выше показателя аналогичного периода прошлого года.

В июне автомобильный завод изготовил и сдал для отгрузки потребителям 4382 машкомплекта (АППГ — 3193 единицы). Всего с начала года выпущено 21352 машкомплекта (+28%, АППГ — 16647 единиц).

В июне завод двигателей «КАМАЗа» и СП «КАММИНЗ КАМА» выпустили 4647 двигателей и силовых агрегатов (АППГ — 3527 единиц), за полугодие — 23209 (+25,5%, АППГ — 18497 единиц).

Также в июне отгружено запасных частей на 3,07 млрд рублей, а всего за полугодие — на 15,5 млрд рублей (АППГ — 2 и 11 млрд рублей соответственно).

Начнём с молодёжного...

В департаменте проектного и инвестиционного управления состоялась защита молодёжных проектов. Одобрение на реализацию получили шесть идей.

Большинство проектов направлено на снижение затрат при выполнении операций, закупку комплектующих, повышение качества автомобиля. Авторы двух проектов работают на автомобильном заводе, ещё двух — в блоке развития, одно предложение поступило из департамента закупок. Впервые защитил проект представитель службы развития систем управления.

Все руководители уже сформировали команды и в ближайшее время начнут работу по реализации своих проектов.

В Москву за КАМАЗом

Представительству Лизинговой компании «КАМАЗ» в Москве исполнилось три года.

За время работы столичный филиал «КАМАЗ-ЛИЗИНГа» завоевал авторитет на автомобильном рынке города, предоставляя юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям выгодные финансовые продукты по приобретению грузовиков КАМАЗ. За три года количество заявок в этом регионе увеличилось на 50%.

В представительство Лизинговой компании в Москве обращаются клиенты крупного, среднего и малого бизнеса из различных отраслей экономики. За большегрузами и автомобильной техникой сюда приезжают как из Московской области, так и Центрального федерального округа.

Московское представительство «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» ждёт партнёров по адресу: переулок Миллютинский, дом 10, строение 4.

СМОТРИТЕ ТЕЛЕПРОГРАММУ



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

22
кнопка

в кабельных сетях
Летай, Дом.ру, МТС

АКТУАЛЬНО

Синхронизация набирает обороты

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

На выездном совещании на заводе двигателей руководители подразделений компании обсудили выполнение проекта по синхронизации потоков сборки грузовых автомобилей. Под руководством председателя КРПС Игоря Малеева его участники оценили состояние дел на маршруте поставки основных комплектующих — от их производства до конвейера сборки двигателей и окраски и сдачи силовых агрегатов.

Работа по проекту ведётся не первый год, и уже есть успехи — простой ГСК-1 из-за несвоевременной поставки силовых агрегатов снизился по сравнению с прошлым

годом на 29,43%. Ситуация на ГСК-2 более напряжённая, из-за увеличения темпа простоев стало больше на 7,5%.

Игорь Малеев напомнил о том, что в сентябре АВЗ

должен выйти на темп 220 автомобилей в сутки, а значит, необходимо трезво оценить риски. О мерах по снижению простоев отчитались начальники цеха блоков, турбокомпрессоров, коленвала и шатуна, сборки двигателей, сборки, окраски и сдачи силовых агрегатов.

Оказалось, в планах по повышению эффективности производства выполнены далеко не все пункты. Немало вопросов по организации поставки заготовок с литейного и кузнецкого заводов, оперативному ремонту оборудования, обеспечению инструментом. Также во время обхода обсуждались проблемы в логистических процессах.

В частности, необходимо обеспечить подбор специальной тары для доставки деталей со складов ЛЦ.

Снизить потери времени должны и другие меры. Одна из них — перемещение складирования комплектующих ближе к месту их установки.

Выполнение поручений, касающихся улучшения логистики, под личный контроль взял заместитель исполнительного директора «КАМАЗа» по логистике — директор ЛЦ Евгений Бударецкий. Свои мероприятия по снижению простоев и повышению производительности труда будут разработаны и в каждом цехе завода двигателей.

ЛУЧШИЕ ПРАКТИКИ

С цифрой быстрее

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

Проект «Внедрение системы MES на «КАМАЗе» занял первое место на конкурсе цифровых промышленных инноваций «STAR 4.0», который проходил в рамках главной промышленной выставки России «Иннопром-21» в Екатеринбурге. Международным бизнес-сообществом практика «КАМАЗа» признана лучшей в номинации «Повышение производительности».

Участников конкурса и жюри приятно удивил комплексный подход «КАМАЗа» к внедрению цифровых технологий, — считает начальник отдела подготовки производства, руководитель проекта внедрения системы MES на АВЗ Ильшат Нуруллин. За короткое время ему удалось донести до аудитории, обсуждающей приоритетные направления в развитии промышленности и технологий, суть программы, которая охватывает все процессы жизнедеятельности компании.

Внедрение цифровизации на «КАМАЗе» началось с системы ERP (продукт SAP). Её задача — планирование всех ресурсов предприятия, от формирования заказа клиента до контроля поставки комплектующих изделий, и в конечном итоге учёт затрат и формирование себестоимости продукции.

Для создания продукта — большегруза поколения К5 — потребовались новые инструменты. В первую очередь их получили конструкторы и технологии — PLM-система (прикладное программное обеспечение) служит для проектирования автомобильной техники. Применение новых технологий позволяет отслеживать технологическую подготовку производства на всех этапах. Используя PLM-систему, можно создать цифровой двойник, имитировать процесс сборки автомобилей в условиях конвейера, оценить дефектность и трудоёмкость. Раньше эти проблемы выявляли только во время опыта сборок.

Параллельно с модернизацией производства на «КАМАЗе» внедряется и группа совместных с компанией Siemens проектов: электронный техпроцесс, MES, система идентификации и прослеживаемости, End of Line. На производстве это терминалы, на которых отображаются электронные инструкции по установке комплектующих, проблемы по заказам, а также система управляет автоматическим инструментом — электронными гай-



Практика «КАМАЗа» в цифровизации производства высоко оценена бизнес-сообществом

Сейчас система MES запущена в опытно-промышленную эксплуатацию в цехе сборки автомобилей. Создана инфраструктура для её запуска на участке сборки новых моделей кабин в цехе сборки кабин, активно ведётся работа по установке оборудования в цехе комплектации и сдаче автомобилей. По расчётом авторов проекта, сквозная цифровизация процессов позволит в перспективе увеличить производительность в полтора раза. Её запуск запланирован до конца этого года.



Ильшат Нуруллин руководит внедрением MES на АВЗ с подготовки техзадания. Сейчас система запущена в опытно-промышленную эксплуатацию



На производстве сразу понятно, какие решения выполняются, а какие меры следует принять незамедлительно

СОБЫТИЕ

Электробус оценят казанцы

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: пресс-служба администрации Казани

В Казани начал курсировать электробус КАМАЗ-6282. Пассажиром № 1 стал мэр города Ильсур Метшин. Он оценил удобство, комфортабельность и безопасность передвижения в инновационном транспорте, а также быструю зарядку. Теперь очередь за казанцами.

Торжественная передача в тестовую эксплуатацию электробуса состоялась 14 июля на конечной остановке троллейбусного маршрута № 3 «Речпорт». Директор по пассажирскому транспорту ПАО «КАМАЗ» Самат Саттаров рассказал, что уже более 500 единиц такой техники поставлено в Москву, получив одобрение среди пассажиров. Он выразил надежду, что электробус КАМАЗ придётся по душе и жителям Казани.

Самат Гарафутдинович отметил, что дальность хода электробуса на одной зарядке составляет 50 км при полной загрузке салона. А перевозить он может одновременно до 85 человек. Отдельное внимание уделено маломобильным группам населения — низкий уровень пола, наличие пандуса и накопительная площадка обеспечивают высокий комфорт для всех пассажиров. Электробус полностью оснащен цифровой приборной панелью, системой климат-контроля.



В добный путь, инновационный транспорт!

ля и видеонаблюдения, в нём установлен двойной стеклопакет — всё сделано для того, чтобы людям было удобно передвигаться.

— Мы с удовольствием принимаем этот современный инновационный вид пассажирского транспорта, — ответил Ильсур Метшин. — Хочу поблагодарить Сергея Когогина и весь коллектив «КАМАЗа». Электробусы — это наша мечта в прямом смысле слова, потому что мы много

думаем, как улучшить экологию города. Для нас это новый шаг в повышении качества обслуживания пассажиров и гостей Казани.

Мэру показали ультрабыструю зарядную станцию для электробусов, которую оборудовали на конечном остановочном пункте «Речной порт». На прохождение полного круга по маршруту № 3 электробус тратит 40% заряда, восполняет его за 10-12 минут.

— Зарядные станции по-

зволяют использовать даже имеющуюся троллейбусную сеть, то есть они могут работать как на переменном, так и на постоянном токе, поэтому внедрить систему зарядных станций при желании можно достаточно быстро, — пояснил Самат Саттаров.

— В добный путь! — дал отмашку Ильсур Метшин, и электробус двинулся по маршруту № 3 от остановки «Речной порт» до улицы Академика Глушко.



Салон электробуса отличается комфортабельностью



Заместитель главного конструктора ПАО «КАМАЗ» — главный конструктор по автомобилям Андрей Савинков и директор по пассажирскому транспорту Самат Саттаров подробнейшим образом рассказали мэру Казани Ильсуре Метшину о новинке

По словам руководителя МУП «Метроэлектротранс» Айдара Абдулхакова, этот маршрут для электробуса выбран как наиболее популярный среди горожан — он пересекает сразу два района Казани, поэтому пользуется большим спросом. В тес-

том режиме электробус будет курсировать по городу три месяца. В течение этого времени специалисты исполнкома будут собирать мнения и отзывы казанцев о новом транспорте, а также сделают собственные выводы.



Совершенствование методов изготовления рамы большегруза стало для Елены Альмухаметовой делом жизни

ЧЕЛОВЕК ДЕЛА

Кто стоит за надёжной рамой

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

Награду «Заслуженный машиностроитель РТ» Елене Альмухаметовой в день открытия нового производства рам вручил премьер-министр РТ Алексей Песошин. Это событие наверняка станет одним из самых памятных в её судьбе, ведь созданию надёжной рамы для КАМАЗа эта замечательная женщина посвятила более 40 лет.

Люби свою профессию!

В отдел кадров прессово-рамного завода Лена Павлова вместе с одноклассниками пришла после неудачной попытки поступить в медицинский институт. Девчонок в цехе транспортно-складских операций встретили со всем радушением, помогали им, радовались первым успехам. Работа оператора была несложной, но требовала внимания — нужно было проверять правильность заполнения накладных и отправлять продукцию на автомобильный завод. Иногда детали в огромных тарах приходилось пересчитывать вручную. Проще было с рамами — громоздкие, практически одинаковые конструкции ни с чем не перепутаешь. Через несколько месяцев молодого оператора посвятили в рабочие. Удостоверение с напутствием



Церемония награждения состоялась прямо на площадке нового конвейера

«Люби свою профессию!» хранилось в семейном архиве более 40 лет.

Через год, когда вновь появился шанс поступить в институт, Лена выбрала факультет технологий машиностроения в КамПИ. Учиться решила на вечернем отделении, без отрыва от производства. За шесть лет успела выйти замуж, родить. Насколько сложно совмещать работу с учёбой, знает лишь тот, кто сам уставшим после смены возвращался домой, где ждали соскучившиеся по вниманию родные и... учебники, до которых руки доходили уже за полночь.

После вручения диплома Елена Альмухаметова перешла в технологический отдел сварки. Освоение новой профессии началось с участка ме-

хобработки в цехе сборки рам. Тогда Елена Викторовна, — рассуждает Елена Викторовна. — Чтобы вникнуть в процессы, а потом скорректировать их, нужно больше времени проводить в цехе, много читать, изучать справочную литературу. За советом обращались к опытным коллегам Александру Петровичу Лошкову, Владимиру Ивановичу Кузнецовой, Владимиру Викторовичу Симоновичу. Чтобы начать самостоятельно, без консультаций решать какие-то вопросы, нужно года три. При этом груз ответственности за правильно составленный маршрут обработки детали только на тебе, с самых первых дней.

В 90-е уже опытному тех-

нологу пришлося в ускоренном режиме осваивать и другие процессы — сборку, сварку. В тяжёлые перестроительные годы отдел передел, а задачу по технологическому сопровождению производства никто не снимал. Она из-за обстоятельств, связанных в том числе с неритмичной поставкой материалов, усложнилась кратко. Технологи переполнили горы литературы, обобщали имеющийся опыт, предлагали свои решения.

Вызов принят

Активное взаимодействие с зарубежными партнёрами вызвал настоящий всплеск информации о технологиях и инструментах. «КАМАЗ» на-бирал мощь и силу, развивался, обновлялся. Специалисты параллельно с сопровожде-

нием производства участвовали в подготовке передовых методов обработки.

Новое производство рам — новый вызов. Принимать участие в таком проекте очень интересно, а значит, надо опять изучать сведения, лучшее переформатировать в скучные строчки рекомендаций техпроекта. В жизнь воплотились самые смелые мечты — сборка из окрашенных деталей, поставка комплектующих в автоматическом режиме под план на модели, маркировка контуров установки детали, «умные» гайковёрты с фиксированным моментом затяжки. А ещё планируется контроль системы MES, значит, технологам опять надо учиться — осваивать работу с цифровыми техпроцессами.

К освоению нового производства нужно готовить и рабочих цеха сборки рам. Елена Викторовна не один год преподает им специальные дисциплины на курсах повышения квалификации. Из-за вечного цейтнота занятия часто проходят прямо в цехе во время обеденного перерыва. Проверочные тесты, задания по изучению чертежей — это тоже её авторский продукт.

Сейчас технологии вместе с мастерами и рабочими осваивают новый инструмент, нарабатывают статистику и предложения — трудиться должно быть удобно, а рама, выходящая с линии, обязана соответствовать всем качественным параметрам. Сколько ещё справочной литературы нужно пересмотреть технологу, неважно. Важно, чтобы был результат.

ТВОИ ЛЮДИ, «КАМАЗ»

Движущая сила

Татьяна ПАРАМОНОВА

Не много на «КАМАЗе» людей, которые пришли полвека назад и продолжают работать по сей день. Геннадий Григорьевич Патока — один из них.

Инженерное образование Геннадий Патока получал в Тольяттинском политехническом институте (ТПИ) и как большинство его выпускников планировал работать на ВАЗе — в то время самом современном заводе в СССР. Там он проходил производственную практику, готовил курсовые работы и дипломный проект.

— Но, как говорится, человек предполагает, а у правительства великой страны были другие великие планы. И весь выпуск ТПИ получил распределение на только что созданный Камский автомобильный завод, — вспоминает Геннадий Григорьевич.

26 июля 1971 года молодой специалист Патока был принят на должность инже-

нер-технолога завода двигателей. Правда, завод ещё только строился, поэтому его направили в Ярославль, где на базе Ярославского моторного завода и института «Гипродвигатель» проходила разработка конструкции и технологии производства будущего камазовского силового агрегата — двигателя и коробки передач.

— В то время это были мощнейшие инженерные коллектизы с огромными знаниями и опытом. И эти, как сейчас модно говорить, компетенции мы, молодые специалисты, активно впитывали. Это был тот багаж главных человеческих ценностей, который невозможно потерять, и потом он позволяет чувствовать себя уверенно и

независимо в любой ситуации, — делится Геннадий Григорьевич.

В 1974 году он вернулся на «КАМАЗ», разрабатывал технологические процессы, заказывал и запускал в работу оборудование первой очереди производства деталей КПП. Через пять лет, уже в качестве начальника технологического бюро, руководил работами по подготовке производства всего модельного ряда двигателей V8 для автомобилей «КамАЗ», «Зил», «Урал», автобусов «ЛиАЗ». Но стало понятно, что новому двигателю не хватает мощности для развития модельного ряда автомобилей. Поэтому был создан десятицилиндровый двигатель V10, однако проект был остановлен и принято иное, более конструктивно и технологически обоснованное решение — мощность существующего двигателя увеличили почти в два раза за счёт турбонаддува.

В мире очень мало предприятий, которые производят для себя этот ответственный

и капризный узел. Мало и специалистов, которые знают, как это делать, — и Патока из их числа, ведь внедрением уникального производства турбокомпрессора на заводе двигателей руководил именно он.

— Кто жили работал в 90-е годы, помнят, как всё и сразу изменилось в жизни, и в промышленности. К несчастью, эти изменения совпали с пожаром на «движках», и на задачи по восстановлению производства силовых агрегатов наложились задачи по внедрению в производство двигателей экологического класса от «Евро-0» до «Евро-4». Работа была чудовищно трудной, но очень интересной, — вспоминает Патока. Его отличает интерес к новым инженерно-техническим знаниям, у него всегда получается находить оптимальные решения и внедрять их. За свои достижения руководителя и инженера Геннадий Патока был награждён орденом Почёта и медалью ВДНХ СССР.



Геннадий Патока — уникальный специалист в области двигателестроения

Сейчас Геннадий Григорьевич — помощник директора ЗЗЧиК. Молодые инженеры, работающие рядом с ним, получают уникальный опыт и знания, которыми он всегда готов поделиться.

ЗНАЙ НАШИХ!

Выковавшие своё счастье

На литейном заводе супружеских Кузнецовых знает, пожалуй, каждый. Они часто выступают на заводских мероприятиях, впечатляя зрителей элегантным вальсом, заводной румбой или зажигательным танго. 8 июля в городском зале пару наградили медалью «За любовь и верность».

Татьяна и Евгений Кузнецова в октябре этого года отметят 40-летие совместной жизни. В их семье пятеро детей и столько же внуков.

Их знакомство произошло в 1979 году. Литейный завод остро нуждался в специалистах, в Автоград приехали преподаватели

из Московского института стали и сплавов, чтобы набрать студентов на подготовительное отделение. Успешно сдав экзамены по специальности «Машины и технология литейного производства», Татьяна была зачислена в МИСиС. В институте встретила Евгения, получившего направление на учёбу от Чусовского металлургического завода. В 1981-м молодые поженились. После окончания вуза в 1985 году Татьяна устроилась на литейный завод инженером. Сейчас она главный специалист по разработке норм и анализу материалов бюро анализа материалов. Евгений в 1981 году пришёл на завод по ремонту двигателей в поныне работает слесарем по ремонту и обслуживанию средств вентиляции, тепловентиляции и кондиционирования.

У Кузнецовых много общих интересов, основные из них — спорт и туризм. Их дети с ранних лет занимались в спорткомплексе «Олимпийский»: сыновья — акробатикой, дочери — плаванием. Сын Маркел в 13 лет уже имел первый взрослый разряд на акробатической дорожке, был призёром на республиканских соревнованиях. У дочки Анны второй взрослый разряд по плаванию, у Марии — первый. А любовь к спорту привил им папа. Евгений Александрович родом из спортивного города Чусового Пермского края. Его профиль — лыжи. Кроме того, каждое лето Кузнецовых всей семьёй отправлялись в Чусовой, сплавлялись на байдарках и катамаранах по рекам Урала и Башкирии, ходили по горам и пещерам.

Дочерей Татьяна Владиславовна научила тому, что отлично умеет делать сама: шить, вязать, вышивать, готовить. Теперь они замужем, у каждой по двое детей. Много времени Анна и Мария отдают их развитию, хранят домашний очаг.

Сын Сергей после двух лет службы в пограничных войсках устроился в пожарную часть «КАМАЗа». Сейчас дислоцируется на заводе двигателей — он помощник начальника караула. Сын Маркел служил в Севастополе в морской пехоте, ходил в загранплавание на боевом корабле. Сейчас он работает водителем в ООО «ИнтерТранс-КАМАЗ». У них с супругой растёт дочь, вскоре появится второй ребёнок. Так что у Кузнецовых-старших будет шестеро внуков. Младший сын Александр заканчивает Технический колледж им. В.Д. Потапова по специальности «Разработка программного обеспечения компьютерных систем», занимается баскетболом и планирует идти служить.

Татьяна и Евгений Кузнецова принимают активное участие в заводской самодеятельности, после работы вместе ходят на тренировки по бальным танцам. На сцене фестиваля художественного творчества «Автоград» они признанные любимицы.

Семья Кузнецовых — достойный пример активной жизни, дружбы и взаимопонимания, добропорядочности и уважения к старшим. Здесь каждый занимается своим делом, нашёл своё призвание.



Медаль «За любовь и верность» Кузнецовым вручил руководитель исполкома г. Набережные Челны Фарид Салахов



Эта яркая пара неизменно приковывает к себе взгляд



ПАО «КАМАЗ» В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ:



paokamaz



kamaz_officialgroup



@kamaz_official



kamazgroup



КАК ЭТО БЫЛО

Не хочется повторения этой истории

Татьяна ПАРАМОНОВА

Второй год человечество борется с коварной инфекцией — коронавирусом. Учёные и практикующие медики отмечают его способность легко проникать в человеческий организм и поражать любые органы, нанося серьёзный урон здоровью. Год назад начальник отдела методологии оценки персонала и работы с резервом ДРП Лилия Шаркова попала в «красную зону». Она рассказала свою историю болезни.

Лилии Шарковой понадобился почти год, чтобы выбраться из лап ковида

— До этого случая я болела редко и выздоравливала быстро — помогал достаточно крепкий иммунитет. И столкнувшись с коронавирусом, думала, что отдаюсь легко. Было это год назад, в июне 2020-го. Первые два дня температура была 37,2–37,5 °C, но на третий день резко поднялась до 38,6 °C. Лекарства жар не сбивали, вызывала «Скорую». Меня повезли на томографию, которая показала 58% поражения лёгких.

Мне очень повезло, что лечилась я в клинике-санатории «Набережные Челны». Штаб по профилактике распространения коронавирусной инфекции «КАМАЗ» решил организовать там госпиталь с «красной зоной». Так врачи и медсёстры в одноточье стали теми, кто лечит тяжёлых больных, спасает жизни. Сколько сил это им стоило, знают только они. Я реально восхищалась медиками: лето, жара, а на них многослойный защитный костюм, очки, не пропускающие воздух, резиновые перчатки. Удивительно, как в таких условиях они сохранили человеческое тепло. Просто герой!

До сих пор помню добрые улыбающиеся глаза дневной медсестры Рамзии — это дополнительное лекарство к большому количеству медикаментов, которые я получала. Даже произошёл казус: я стала обращаться к ней Рамзия-апа, потому что её поддержка была как опека старшей сестры. Потом выяснилось, что Рамзия гораздо младше меня. Благодарна и ночной медсестре Эльвире за её заботу, внимание и шутки.

Отдельное спасибо врачам во главе с Юлией Мударисовой Файзовой — они делали всё, что могли. Болезнь протекала тяжело, прогрессировала и не хотела отступать, температура держалась в районе 38 °C, воспалительный процесс не останавливался. Бессонница, сильное сердцебиение, проблемы с дыханием, слабость... Менялись медикаменты, тактика лечения. В итоге только через две недели наступил перелом, и состояние перестало ухудшаться. Очень поддерживал доктор



Медработники желают всем камазовцам оставаться здоровыми и сильными

Алексей Юрьевич Гагаркин, в его смену мне всегда было легче. Я помню его уставшие глаза. Шутка ли — месяцы в «красной зоне»! И при этом всегда выслушает, обнадёжит, вселит надежду, что всё будет хорошо, ещё чуть-чуть — и победа! Не зря говорят: слово лечит.

Болела долго — месяц в больнице и потом длительный период реабилитации. Нодаже в самой критической ситуации верила в лучшее.

Были и панические состояния, страх, что завтра могут не проснуться, но поддержка близких и их вера помогали держаться. Мама молилась за меня, дочка присыпала весёлые картинки, которые рисовала сама, муж затяял ремонт и держал меня в курсе событий, не давая ниточки, связывающей меня с обычной жизнью, оборваться. Друзья и коллеги снабжали разными полезными советами, звонили по видеосвязи — поддерживали мой дух как могли. Мой руководитель Светлана Александровна Михеева тоже была рядом — в ватсапе. А однажды у меня под окном появились разноцветные шарики — девочки из отдела придумали так меня порадовать. И это сработало на все 100%. Я от

всего сердца благодаря тех, кто поддержал меня!

Потом была долгая реабилитация. Дыхательную гимнастику начала делать ещё в больнице. Сначала лёжа (стоять не было сил), постепенно стала выполнять упражнения из положения сидя, потом, когда немного окрепла, добавила физические упражнения.

Лечение было сильно-действующими медикаментами (что вызвало ряд побочных эффектов), но это было нужно, чтобы выжить. Бессонница сохранялась ещё пару недель после выписки. Начались проблемы с памятью и концентрацией внимания. За месяц болезни похудела на восемь килограммов. И если в обычной жизни скинуть несколько килограммчиков — это радость, то в этой ситуации пугало. Через пару месяцев после больницы начали сильно выпадать волосы, пришлось коротко подстричься. Но сейчас, спустя год, потихоньку пришла в норму, волосы отросли. После госпиталя проходила реабилитацию в городской поликлинике — физиотерапия, массаж, бассейн. Много гуляла в сосновом лесу, пила поддерживающие лекарства и витамины, продолжала

делать гимнастику. Антитела у меня сохранились долго, но спустя год я сделала прививку от коронавирусной инфекции, потому что ни в коем случае не хочется повторения этой истории.

Я благодарна руководству «КАМАЗа» за заботу о сотрудниках, за то, что создали условия для профилактики ковида: бесплатные тесты для выявления инфекции, обеспечение защитными средствами, вакцинация на рабочем месте, сохранили людям возможность работать и получать доход.

Оглядываясь назад, понимаю, что самым страшным в истории с коронавирусом оказалось то, что в один миг я могла потерять всё. За короткий период всё резко изменилось. Вот был полный планов и сил энерджайзер, а через месяц — ослабленный человек, для которого стало вызовом сходить в магазин за хлебом, потому что эту буханку до дома надо ещё донести. Это уже в прошлом. Год понадобился мне, чтобы вернуться к своему обычному состоянию. Я желаю всем здоровья. Будьте бдительны — коронавирус пока не побеждён. Принимайте меры защиты, профилактики и вакцинируйтесь.

На 14 июля в ПАО «КАМАЗ» прививку от COVID-19 сделали:

16437 человек — компонентом 1

8764 человека — компонентом 2



ОБЪЯВЛЕНИЯ

ПАО «КАМАЗ» требуются:

Пресс-служба

- Корреспондент в газету «Вести КАМАЗа»
 - Видеооператор
- Тел. 37-19-54, почта: SheyanovaEN@kamaz.ru

Логистический центр

- Водитель автомобиля (кат. В, С) • Водитель погрузчика
 - Электрогазосварщик • Оператор логистических работ
 - Электромонтер • Оператор ЭВиВМ
- Тел.: 37-13-35, 960-070-27-31, почта: ArbuzovaAR@kamaz.ru

Завод двигателей

- Наладчик станков и манипуляторов с ПУ
 - Наладчик автоматических линий • Водитель погрузчика
 - Слесарь МСР • Оператор ЭВиВМ
- Тел.: 37-40-07, 37-41-85, 8-939-364-86-24, почта: Kuznetsovav@kamaz.ru

ООО «ПЖДТ-Сервис»

- Монтер пути • Электрик по ремонту и техническому обслуживанию подъёмных сооружений • Токарь
 - Старший повар • Машинист бульдозера • Тракторист
- Тел.: 33-92-99, 8-987-279-69-14, почта: Poletaeva.LD@kamaz.ru

Автомобильный завод

- Слесарь МСР • Водитель-испытатель • Электромонтер
 - Слесарь-ремонтник • Маяр • Транспортировщик
- Тел.: 37-10-35, 8-960-070-63-16, 8-960-070-51-17, почта: ZinnatovaAS@kamaz.ru

Кузнецкий завод

- Кузнец-штамповщик • Слесарь-ремонтник
 - Слесарь-сантехник • Водитель погрузчика
 - Комплектовщик • Электромонтер
- Тел.: 37-49-29, 986-915-64-63, почта: pp_ok_kz@kamaz.ru

Ремонтно-инструментальный завод

- Токарь • Фрезеровщик • Шлифовщик
 - Газорезчик с ЧПУ • Слесарь-ремонтник
- Тел.: 37-40-75, 8-960-070-83-36, почта: RyankoME@kamaz.ru

Литейный завод

- Обрубщик • Земледел • Стерженщик ручной формовки
 - Слесарь-ремонтник • Лаборант • Электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования
- Тел. 37-35-14, почта: GafarovaPM@kamaz.ru

Телефон единого call-центра — +7 (8552) 55-05-55 (звонить пн-пт, с 8 до 17 часов, обед с 12 до 13 часов). Резюме высылайте на почту Ok@kamaz.org

Условия работы в ПАО «КАМАЗ»:

- Своевременная выплата заработной платы.
- Соблюдение норм Трудового законодательства.

Полный список вакансий — на официальном сайте ПАО «КАМАЗ» в разделе «Карьера», а также на корпоративном портале «Комета» в разделе «Вакансии».

ПАО «КАМАЗ»

НАБИРАЕТ СОТРУДНИКОВ НА

ПРОИЗВОДСТВО ДЛЯ РАБОТЫ

ВАХТОВЫМ МЕТОДОМ

ПРЯМОЙ РАБОТОДАТЕЛЬ

КОМПЕНСИРУЕМ:

- ПРОЕЗД
- ПРОЖИВАНИЕ
- ПИТАНИЕ



ПРЕДЛАГАЕМ:

- БЕСПЛАТНОЕ ОБУЧЕНИЕ ПО ПРОФЕССИЯМ
- ОФИЦИАЛЬНОЕ ТРУДОУСТРОЙСТВО
- СТАБИЛЬНАЯ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА
- ЛЬГОТЫ, СОЦИАЛЬНЫЕ ГАРАНТИИ

ЗВОНИТЕ ИЛИ ПИШИТЕ:

8 (8552) 55-05-55

8 (960) 070-41-64

OK@KAMAZ.RU

МИР УВЛЕЧЕНИЙ

На рыбалку спозаранку

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В России среди множества праздников есть и День рыбака. Его традиционно отмечают как профессионалы — работники рыболовного флота, выходящие в море, так и любители, при каждом удобном случае выбирающиеся к ближайшей реке. «ВК» нашли на «КАМАЗе» почитателей такого вида отдыха расспросили, что их привлекает в этом занятии.

Леонид Хольшин, ведущий инженер отдела оперативного управления производством завода двигателей:



— На рыбалку первый раз родители взяли меня, когда я был трёхлетним мальшом. Жили мы тогда в городе Мыски Кемеровской области. Это было настоящее путешествие, сначала на автобусе, потом пешком до речки. Как-то отец с мамой даже сделали плот, и мы сплавлялись вниз по течению и удили рыбу.

Мой первый солидный улов случился, когда учился в десятом классе. Вместе с отцом мы накачали резиновую лодку, он ушёл на работу, а я за это время наловил десять килограммов карасей!

В Набережных Челнах я сразу оценил красоту Камы, но выбрался на рыбалку только лет через семь после приезда в 1982 году. Работы было очень много на заводе двигателей, я устроился туда мастером, через пять лет был уже начальником цеха.

Любимое место — пруды близ села Старое Курмашево в Актанышском районе, там же устраиваются и заводские соревнования по рыбной ловле. Для меня размер улова не так важен, главное, чтобы клёв был!

Ильсур Сабиров, заместитель начальника инструментального отдела № 6 РИЗа:



— На рыбалку увлёкся недавно. Как-то с другом поехали в Заинск на водохранилище, я одолжил у него удочку и тут же вытащил щуку на полтора килограмма. Увлёк азарт, ведь большую рыбу просто так с крючка не снимешь! Ездили на Зай, на другие реки Татарстана, добирались до Белой в Башкирии. Отправляемся с товарищем в дорогу в пятницу вечером, а в субботу возвращаемся, как правило, с уловом.

А ещё рыбалка — это тишина. На берегу отпускают все заботы и проблемы — есть только ты, природа и поплавок, который обещает удачу.

Владимир Болдырев, главный специалист по особо учтываемой номенклатуре АВЗ:



— Рыбалку люблю с детства. Отец у меня был военным, служил в Забайкалье и часто вместе с товарищами отправлялся на реку Онон. Скушать мне было некогда, изучал снасти, обсуждал насущные вопросы со своими ровесниками — другие офицеры тоже брали с собой детей. Так и повелось: для меня главное в рыбалке — компания единомышленников, чтобы не спеша ушицы похлебать, по душам поговорить, оценить красоту природы.

Количество выловленной рыбы вторично, хоть были и у меня знатные трофеи — 15-килограммовый сазан. Я больше люблю летнюю рыбалку, с подготовкой хлопот меньше. Был на Вятке, на Ике, Белой... Хорошая рыбалка на озере: заскочишь удочку, досчитаешь до трёх — есть карась на крючке!

Евгений Николаев, электромонтёр по ремонту оборудования ПРЗ:

— Само предвкушение рыбалки уже праздник! Готовишь снасти, прикормку, наживку, а сам прикидываешь, кто на крючок попадётся...

Мне нравится отправляться на рыбалку с семьёй, ночевать в палатке, а рано утром на лодке выйти на середину реки, заскочить удочку и ждать своей удачи. Воздух чистый, хоть пей. А начался клёв — не зевай, тащи добычу! Как-то мне попался сазан на 3,5 килограмма. Сколько радости было!

Каждая такая вылазка — настоящий праздник. Вроде бы испил всю радость сполна, а проходит пара недель — и снова тянет на природу, к реке. Значит, пора снова собираться на рыбалку.



1986 год. «Калинушке» пять лет. Артистов поддерживают председатель профкома КЗ Виссарион Попов (первый слева в нижнем ряду) и председатель парткома «КАМАЗа» Павел Полторыхин (в центре)



Ансамбль — неизменный участник камазовского фестиваля «Автоград»

Ансамбль «Калинушка» было присвоено звание народного, что свидетельствовало о творческих успехах коллектива и признании его заслуг перед РТ. Это звание «Калинушка» впоследствии подтверждала каждые пять лет на специальном просмотре комиссии из Министерства культуры РТ.

Народный вокальный ан-

самбль «Калинушка» официально просуществовал до 2013 года. В репертуаре коллектива всегда оставались лирические песни, задорные украинские, казачьи, частушки. Зал замирал, когда звучала песня «Шумел камыш», и «Калинушка» по-настоящему расцветала красотой много-голосия...

Подготовила Ирина Низамиева.
Фото из архива музея КЗ

В ПРЕДДВЕРИИ 50-ЛЕТИЯ КУЗНЕЧНОГО ЗАВОДА

Как ярко цвела «Калинушка»...

80-е годы стали временем зарождения и расцвета для многих творческих коллективов разных подразделений «КАМАЗа». Рабочий человек хотел жить не только выполнением производственных планов, но самовыражаться: петь, танцевать, играть на театральной сцене, осваивать музыкальные инструменты... На кузнецном заводе в 1981 году образовался один из ярчайших творческих коллективов — вокальный ансамбль «Калинушка».

История «Калинушки» началась 40 лет назад, когда на базе ДК профкома кузнецкого завода был организован женский ансамбль народной песни. Тогда в его составе было девять человек. Первым руководителем «Калинушки» стала Людмила Дунаева. В начале 80-х в основу репертуара легли народные, фольклорные, казачьи песни. Аккомпанировал «Калинушке» до 1988 года самодеятельный композитор, баянист Евгений Кузнецов.

В разные годы в ансамбле пели Валентина Панюшева,

Татьяна Мясникова, Людмила Калачик, Татьяна Мищенко, Флюра Нуретдинова, Галина Карпова, Ольга Бельцова, Геннадий и Борис Борисовы, Артур Хромушин, Алексей Слепов, Александр Шадрин, Ирина Яшина, Ирина Петрова, Ида Бобренко, Нина Лыкова, Татьяна Бегма, Татьяна Шпакова, Татьяна

Альгасова, Ольга Зылева.

В одном из интервью газете «КАМАЗ-Металлургия» солистка «Калинушки» Валентина Панюшева рассказывала, что первые концерты коллектива были в цехах, производствах, заводских столовых, затем в городских санаториях-профилакториях, на предприятиях. Творческий коллектив становится участником городских и республиканских конкурсов и смотров художественной самодеятельности. Появлялись поклонники, росла популярность...

В 1989 году ансамбль возглавила опытная Евгения Аркаева. С её приходом творчество «Калинушки» поднялось на более высокий профессиональный уровень. Большую помощь в постановке танцев оказал заслуженный работник культуры РТ В.К. Ляликов. Репетиционной базой ансамбля изначально был актовый зал кузнецкого

завода. «Калинушку» вёсчаще приглашают с концертами на другие заводы «КАМАЗа», затем коллектив стал участвовать в различных конкурсах, фестивалях и даже телепередачах.

С 1996 года ансамблем стал руководить Шамиль Мухаметгалиев. Выпускник Свердловской консерватории и Ленинградского института искусств, почётный работник образования РФ, педагог, концертмейстер, Шамиль Исламович возглавлял творческий коллектив 17 лет. В одном из интервью он поделился: «Несмотря на то, что я татарин, очень люблю русские народные песни. Ценю их за красоту, напевность, глубокое содержание...» При Шамиле Мухаметгалиеве в репертуаре «Калинушки» появляются песни без музыкального сопровождения — а капелла. Их было порядка 15, зрители очень любили их...

В марте 2002 года ансам-



Фрагмент концерта на кузнецком заводе

В ПРЕДВЕРИИ 50-ЛЕТИЯ ЛИТЕЙНОГО ЗАВОДА



Аркадий Лобанов отвечал за то, чтобы самый большой литейный завод в Европе был построен и начал работать

Биография Лобанова типична для того времени. Родился в глубинке — в селе Савлуково Брянской области — 23 сентября 1935 года. Военное детство, послевоенная юность. Затем учёба в Ленинградском политехническом — и вот он уже инженер-металлург.

По распределению Аркадий Лобанов попал на Ярославский моторный завод, где плавно шагал по карьерной лестнице: мастер, начальник формовочного участка, замначальника цеха по плавильно-формовочным участкам и т.д. Судьба в виде приглашения на «КамАЗ» застала его в должности начальника литейного цеха № 4. В заводских архивах нет информации, ожидал ли он такого жизненного поворота. Но, как бы то ни было, 28 июля 1971 года по «КамАЗу» был издан приказ № 157-к, который гласил: «Назначить тов. Лобанова Аркадия Васильевича с 22 июля 1971 года управляющим литейным производством строящегося Камского автомобильного завода с окладом согласно штатному расписанию. Л. Васильев». Товарищу Лобанову было 35 лет.

С этого момента его жизнь потекла совершенно иначе. Для начала пришлось переквалифицироваться из металлургов

Не артист, а Строитель

В истории литейного завода нет ни одного директора, которому выпала бы лёгкая доля. Такова уж специфика предприятия — к мощному, дышащему силой и красотой производству прилагаются всевозможные сложности, хитроумные задачи и препятствия. Но первому директору завода Аркадию Лобанову достался особенный период — время всеобщего энтузиазма. А за ним стояли натянутые нервы, сжатые зубы и работа на износ.



Первый штатный председатель профкома Шаукат Идиатуллин (слева) и первый директор ЛЗ Аркадий Лобанов — настоящие труженики

в литейщики, а затем — и в строители. Того требовали вопросы, которые вставали перед новоиспечённым директором. Он принимал активное участие в обсуждении проекта литейного завода, его оснащения. В выборе технологии и оборудования окончательное решение оставалось за ним. С началом переговоров с фирмами-поставщиками неоднократно выезжал в США. Параллельно руководил стройкой, постоянно перемещаясь между Челянами и Москвой. Никто из современников не может вспомнить, были ли у него выходные. Казалось, что Аркадий Васильевич просто жил на заводе.

Других вариантов его должность не предусматривала. Сроки строительства, монтажа

и пусконаладки оборудования были самые жёсткие. Их соблюдение приравнивалось к партийным заданиям и строго контролировалось. Какой уж тут отдыши!

Впрочем, Лобанов и сам не отличался мягким подходом в руководстве. Его принципиальность и требовательность к исполнительской дисциплине были известны всем. Литейщики знали: если директор дал задание, то спросит по полной. Однако на совещания ходили без внутреннего страха. Аркадий Васильевич, несмотря на строгость, был вежлив, тактичен и чрезвычайно внимателен к людям. Умел расположить к себе и выстроить конструктивные отношения.

Случались и нестандартные ситуации. К примеру, Виктор Горелов, слесарь-ремонтник ЦКР литейного завода, до сих пор помнит, как неожиданно ему досталась квартира: «Я возглавлял общественную организацию термообрублного цеха ПЧЛ — весьма проблемного подразделения в 1200 человек. Были у нас и нарушители, и прогульщики — боролись мы с ними, воспитывали, но за эти факты с руководства и общественности строго спрашивали. Доставалось и мне. Но однажды директор сделал нестандартный ход: «Что вы всё на негатив упор делаете? Работают же над этим люди! Если бы ничего не делали, наверное, в сто раз было бы хуже! Давайте поощрим актив. Вот Горелов такую большую нагрузку несёт. А изобретений на его счету сколько! Есть предложение: представить ему квартиру вне очереди!»

Была у Лобанова ещё одна отличительная черта, удивлявшая всех окружающих. Каким бы длинным ни был его рабочий день, в какие бы дебри стройки ни завела производственная необходимость, он всегда выглядел элегантно и опрятно. Его сравнивали с Аленом Делоном.

Однако в заводских кругах Аркадия Васильевича всё-таки запомнили как Строителя, а не как кинозвезды. Так его звали между собой рабочие, да и не только они, отдавая дань задачам, которые выпали на его долю — проектирование и строительство завода. Справился он с ними более чем достойно. При А.В. Лобанове завершились основные работы по сооружению завода, было смонтировано 2500 единиц технологического оборудования, принята первая очередь ЛЗ, проведена доводка оборудования и подготовка к пуску второй очереди.

В должности директора Аркадий Васильевич Лобанов оставался до 1980 года. Затем перевёлся главным металлургом «КамАЗ», проработал до конца. Его не стало в 1990 году после тяжёлой болезни...

Его путь был до обидного короток, при этом ослепительно ярок. Он не шёл — летел по выпавшей ему дороге. Как будто чувствуя, что надо всё успеть. Он оказался в нужном месте в нужное время и с честью выполнил своё предназначение.

Подготовила Эльвира Насибуллина

ЗАБОТЛИВОЕ СЕРДЦЕ

Принять в семью

Комплексный центр социального обслуживания населения «Доверие» г. Набережные Челны информирует жителей города о том, что с 2017 года в Татарстане реализуется постановление Кабмина РТ от 31.08.2016 № 604 «Об утверждении Положения о порядке и условиях создания приёмных семей для дееспособных граждан пожилого возраста, признанных нуждающимися в предоставлении социальных услуг в стационарной форме социального обслуживания».

Стать приёмной семьёй можно для одинокого пожилого человека, инвалида, проживающего в доме-интернате республики, либо для одиноких и одиноко проживающих пожилых людей, имеющих свою жилплощадь и проживающих на территории РТ, по состоянию здоровья признанных органами соцзащиты нуждающимися в предоставлении социальных услуг в стационарной форме социального обслуживания.

Создать приёмную семью может совершеннолетний трудоспособный гражданин, не достигший пенси-

онного возраста. При этом он не должен быть родственником человека, которого принимает в свою семью. Специалисты Центра «Доверие» помогут найти пожилого человека, который бы хотел проживать в приёмной семье. Также они проверят соответствие

кандидата (помощника) условиям, предусмотренным законодательством о приёмной семье.

Создание приёмной семьи не допускается в случаях, если у кандидата (помощника) или у кого-то из членов его семьи, совместно с ним проживающих, име-

ются такие заболевания, как онкология, хронический алкоголизм, наркомания, токсикомания, острые инфекционные заболевания, активные формы туберкулёза, тяжёлые психические расстройства, венерические заболевания, либо неснятая или непогашенная судимости. На каждого члена семьи с учётом принимаемого пожилого человека должно приходиться не меньше 15 кв. метров жилплощади. Кроме того, среднедушевой доход кандидата (помощника) и членов его семьи не должен быть меньше прожиточного минимума, установленного в Татарстане для трудоспособных граждан.

Осуществляющемуход за пожилым человеком предусмотрены ежемесячные выплаты: 4000 рублей, если у подопечного нет инвалидности или он инвалид III группы; 6000 рублей, если он инвалид II группы, и 8000 рублей,



Подробную информацию по вопросу создания приёмной семьи можно получить в КЦСОН «Доверие» по адресу: г. Набережные Челны, пр-т М. Джалиля, 48 (ГЭС, 8/1). Тел.: 70-31-03, 70-31-82.

если он инвалид I группы. Пожилой человек вносит в бюджет приёмной семьи не менее 75% своей пенсии (на питание, лекарства и иные свои нужды).

Центр «Доверие» на основании предоставленных кандидатом и пожилым человеком документов принимает решение о создании

приёмной семьи и заключает соответствующий трёхсторонний договор. После этого специалисты Центра не оставят без внимания пожилого человека и принявшую его семью, будут интересоваться условиями его проживания, при необходимости оказывая консультативную помощь.

Азарт, борьба и хорошее настроение

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Радик ГАБИТОВ

Традиционный туристический слёт среди камазовских подразделений состоялся возле посёлка Тихоново Менделеевского района. В этом году он прошёл под эгидой 50-летия профсоюзной организации работников «КАМАЗа» и 30-летия профсоюза автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения РФ. Почётным гостем стала команда автозавода «Урал» из Миасса.

Заезд команд состоялся вечером 9 июля. Приветствовали участников заместитель генерального директора по управлению персоналом и ограждению Александр Ушенин и заместитель председателя профкома Андрей Конюков. Они пожелали командам удачи в спортивных конкурсах и хорошего времяпрепровождения.

Как отметил заместитель председателя профкома, главный судья соревнований Рафис Харисов, туристический слёт перерос в Фестиваль туризма, культуры и спорта, потому что участникам уже предлагаются выполнить задания не только туристической направленности, но культурной и спортивной.

— Из года в год оргкомитет старается менять программу, вносить новые конкурсы. Например, наряду с традиционными состязаниями кросс-поход и спортивное ориентирование в этом году включили



Одно из самых приятных соревнований в жару — водный слалом

бросание полена, стрельбу из арбалета и конкурс «Мистер турслёт-2021», — пояснил он.

В течение трёх дней, с 9 по 11 июля, одиннадцати командам предстояло бороться за право обладания кубком чемпиона. Также разыгрывался малый кубок — для команды подразделения с численностью до 1500 человек, а ещё кубок туризма, кубок спорта и кубок культуры.

Разбив свои палаточные лагеря, команды приступили к первому конкурсу «Визитка», темой которой стали известные сказки.

Поскольку это домашнее задание, то все участники подготовились на «отлично» и порадовали членов жюри своим задором, находчивостью и чувством юмора.

Следом выявляли самую меткую девушку в стрельбе из арбалета и провели отборочный этап конкурса «Мистер турслёт». Завершился первый день фестиваля дискотекой.

Во второй день команды продемонстрировали быстроту, смекалку, выносливость, умение работать в команде, выступая на «полосе препятствий», в ориентировании и кросс-походе. Кроме того, показывали свою ловкость рук и выявляли сильнейшего в бросании полена.

После активных конкурсов выбирали «Мистера турслёта-2021». Титул главного красавца завоевал представитель ПРЗ Радиф Ганиев. Закончился день романтически и по-туристически — песнями у костра.

В завершающий день фестиваля состоялся, как оказалось, самый зрелищный



Прессоворамщики — чемпионы Фестиваля туризма, культуры и спорта



Азарт — двигатель в перетягивании каната



Полосу препятствий важно пройти без ошибок

а малый кубок — сборной генеральной дирекции.

Обладателями кубка туризма и кубка культуры стали прессоворамщики, а кубок

спорта завоевали литецчики.

Но те, кто уехал без кубков, не расстроились, ведь они зарядились положительными эмоциями.



Без сказок и турслёт не тот



Арбалетом овладели даже миниатюрные девушки



Радиф Ганиев — «Мистер турслёта»: открытый, ловкий, сильный. А ещё играет на гитаре!



Метание бревна: бери больше, кидай дальше!

16+

ВЕСТИ
КАМАЗА

Газета «Вести КАМАЗа» зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан (Татарстан).

Рег. ПИ № ТУ 16-01726 от 7.04.2021 г.

Выходит с 1973 года, до 1992 года под названием «Рабочий КАМАЗа».

Главный редактор: Е.Н. ШЕЯНОВА
e-mail: SheyanovaEN@kamaz.ru
При вёрстке использованы шрифтовые гарнитуры ООО НПП «Паратай», предоставленные по лицензии ООО «Издательский центр «Редакция». Периодичность выпуска — один номер в неделю.

Учредитель, издатель, редакция — ООО «СПЕЦМЕДИАИНФОРМ-ЦЕНТР». Адрес редакции: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр-т Автозаводский, 2, каб. 150. Телефоны редакции: 45-21-14, 45-21-95, 37-19-54, 37-31-99, 6-87-16. Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии ООО «Лагод» по адресу: 423800, РТ, г. Набережные Челны, Альметьевский тракт, д. 10, помещение 3. Время подсчёта в печать — 20 часов. Подписано в печать — 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 предлагаемой информации несут ответственность авторы материалов. За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несёт. Все скидки, акции, спецпредложения действуют на момент выхода газеты.