



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

№ 34 (4099)
16 сентября 2022 г.

ВЕСТИ КАМАЗА

ДЕБЮТ ВЫШЕЛ УСПЕШНЫМ:
ПРИЗ — 45 ТЫСЯЧ

3

ЗУБООБРАБОТКА?
ЭТО К КИРПИЧНИКОВУ

6

САМОЛЁТОМ ДОРОГО,
ПОЕЗДОМ СКУЧНО? ТОГДА
ЕДЕМ НА СВОЕЙ ЛАСТОЧКЕ

8

И ТОПЛИВО, И ИНСТРУМЕНТ



КОМПАНИЯ НАМЕРЕНА И ВПРЕДЬ НАРАЩИВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО
ТРАНСПОРТА НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ. ЭТА ТЕХНИКА СВОЮ
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПОТРЕБИТЕЛЯМ УЖЕ ДОКАЗАЛА. А ЧЕМ ОНА
МОЖЕТ БЫТЬ ПОЛЕЗНОЙ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ В ЦЕЛОМ?

2

НОВОСЕЛЬЕ — РАДОСТЬ НЕ ВСЕГДА ЛИЧНАЯ,



бывает и коллективная:
про переезд 419-го

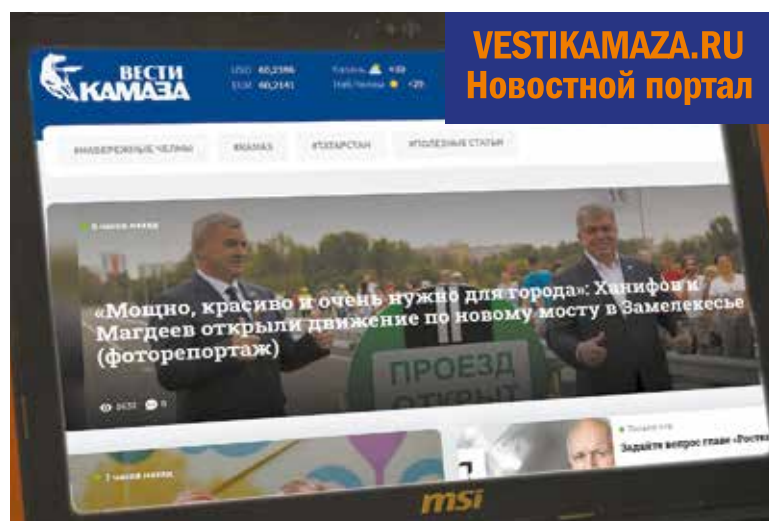
3

ВСЁ ПОЛУЧАЛОСЬ, ТАК И ВТЯНУЛСЯ.



Теперь завод называет родным

5



Самые популярные материалы недели:

- Их не видишь, но они есть: рейды безопасников по схранам с неучтёнными деталями стали ежедневными
- Исполком изменил метод начисления платы за пользование домофоном
- Мэрия предупреждает: за вандализм поблажек не будет

МЕСТА ВСЕГДА ПОЛЕЗНО ЗНАТЬ,



в особенности – грибные

7

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99

НОВОСТИ

Надёжные машины

Глава МЧС России Александр Куренков оценил новые образцы камазовской пожарной техники, разработанные при участии специалистов министерства. Автоцистерну, автолестницу и комбинированный вариант спецтехники на шасси КАМАЗа К5 Куренков опробовал на полигоне НТЦ.

Представленные Куренкову модели отличаются повышенной проходимостью, управляемостью, увеличенным объёмом баков для воды и пенообразователя, грузоподъёмностью и дополнительной оснасткой: шасси получили систему телескопических опор, которая позволит использовать автолестницу на любом грунте.

«Пожарные автомобили на шасси КАМАЗ успешно выполняют задачи на промышленных объектах и в населённых пунктах. Это надёжные, мобильные, проходные отечественные машины», — оценил министр, чей визит связан с новой программой переоснащения МЧС. Куренков заявил, что «КАМАЗ» и «Урал» станут единственными поставщиками спецтехники для МЧС — это позволит стандартизовать процесс её техобслуживания и нарастить объём заказов.



Главе МЧС представили лучшие модели пожарной техники

Принимай электробусы, Волгоград

«КАМАЗ» передал в Волгоград электробус КАМАЗ-6282 для проведения тестовой эксплуатации на улицах города.

В мероприятии приняли участие глава Волгограда Владимир Марченко, директор департамента пассажирского транспорта ПАО «КАМАЗ» Данил Гинятуллин, руководитель службы продвижения пассажирского электротранспорта ПАО «КАМАЗ» Андрей Долганов.

14 сентября электробус КАМАЗ вышел на маршрут троллейбуса № 15а, он будет курсировать от Больничного комплекса до Тулака. Затем инновационный пассажирский транспорт будет направлен на другие маршруты, чтобы протестировать новинку смогли жители всех районов.

Для зарядки электробуса на конечной остановке маршрута, по которому будет курсировать электробус, установлена станция ультрабыстрой зарядки. Тестовая обкатка электробуса КАМАЗ позволит властям Волгоградской области оценить все его преимущества на практике и принять решение о возможности приобретения партии электробусов для работы на городских улицах.

НОВИНКА

Вездеход для вахтовиков

Вахтовый автобус КАМАЗ-6250, разработанный «КАМАЗом» по заказу ПАО «Газпром», был презентован 14 сентября на Петербургском международном газовом форуме.

Полноприводный транспорт позиционируется производителем как инновационный автобус-вездеход. Он может быть исполнен для эксплуатации в северных условиях, а версии с КПП-двигателем доступен дополнительный запас хода до 550 км. Новинка может работать и на жидком топливе, и на сжиженном природном

газе. Автобус рассчитан на вместимость 32 пассажиров, а при наличии багажных отсеков — 23 пассажиров. Для комфортной посадки и высадки людей в нём предусмотрена автоматическая выкатная подножка, в салоне установлены кондиционер и дополнительный отопитель. Кузов исполнен из композитных материалов на

стальном каркасе и установлен на шасси КАМАЗ-43502.

Автобус оснащён двигателем мощностью 290 л.с. и шестиступенчатой автоматической коробкой передач. Для плавности хода здесь применена передняя подвеска с длиннолистовыми рессорами, гидравлическими телескопическими амортизаторами и стабилизатором

поперечной устойчивости, задняя подвеска пневматическая — на четырёх пневмоэлементах.

Автобус соответствует требованиям по безопасности — силовой каркас обеспечивает сохранность пассажиров при опрокидывании, установлены сиденья с трёхточечными ремнями безопасности. Кузов универсален и подходит для более широкого применения — в качестве передвижных лабораторий, переговорных офисов, медицинских кабинетов, инженерных центров, пунктов управления.

АКТУАЛЬНО

Сергей Когогин: «Газомоторное топливо — реальный инструмент решения экономических проблем»

Выпустив почти 17 тысяч газомоторных автомобилей и автобусов, «КАМАЗ» намерен и впредь наращивать производство транспорта на альтернативном топливе. О планах компании, связанных с переводом на ГМТ самых популярных моделей всех поколений, гендиректор компании Сергей Когогин рассказал 14 сентября на Петербургском международном газовом форуме.



Газ — полноценная альтернатива дизельному топливу

«КАМАЗ» готовит к рынку несколько моделей на газу

К концу 2023 года «КАМАЗ» планирует вывести на рынок магистральные тягачи КАМАЗ-54901 на сжиженном природном газе (СПГ) и транспортные автомобили КАМАЗ-65657 и 65658 на компримированном природном газе (КПП) с современной локализованной кабиной и газовым двигателем КАМАЗ Р6 мощностью до 450 л.с. Об этом заявил Сергей Когогин, выступив с докладом «Развитие производства автотранспорта КАМАЗ» на Петербургском международном газовом форуме.

Старт производства газомоторных автомобилей транспортного семейства намечен на ноябрь 2022 года. Они оснащены газовым двигателем КАМАЗ V8 и локализованной коробкой передач 1310 ТО. ПАО «НЕФАЗ» — дочернее предприятие «КАМАЗа», занятое в основном производством автобусов, — в настоящее время тоже работает над очередным газомоторным автобусом, сочленённым КАМАЗом-6299 особо большого класса. В следующем году компания планирует завершить НИОКР, в 2024-м — начать производство.

В своём докладе Когогин отметил, что Институт энергетических исследований РАН считает природный газ наиболее доступной в России альтернативой жидкому топливу. «Газомоторная техника подтвердила свою состоятельность и эффективность и уже является полноценной альтернативой дизельной, — констатировал спикер. — Более того, необходимость перехода на широкое использование газомоторного топлива в текущих сложных экономических условиях существенно возрастает. ГМТ позволяет с минимальными затратами реализовать стратегию низкоуглеродного развития и не снижать экологический класс новых автомобилей ниже «Евро-5», поскольку конструкция двигателя относительно проста и все необходимые компоненты доступны».

Гендиректор «КАМАЗа» обратил внимание на сокраще-



Сергей Когогин: «Газомоторная техника подтвердила свою состоятельность и эффективность»

ние экспорта природного газа: широкое применение его внутри страны позволит компенсировать потери. По оценке Когогина, если заменить лишь 10% отечественного парка дизельных магистральных тягачей газомоторными, потребление газа в стране вырастет на 3,5 млрд кубометров в год.

В октябре на конвейер встанут газомоторные К3

Выступая перед аудиторией форума, Когогин отметил, что «КАМАЗ» по большому счёту уже решил проблемы, вызванные западными санкциями. Импортные комплектующие удалось заместить российскими аналогами, и на данный момент серийное производство устойчиво. Добившись этого, компания продолжила развивать газомоторное направление, двигаясь к завершению производства автомобилей К4, модернизации К3 с применением альтернативной компонентной базы, а также освоению локализованных грузовиков поколения К5. Учитывая высокий спрос на полноприводные газомоторные автомобили К3, «КАМАЗ» в приоритетном порядке разработал модернизированные версии этих моделей с газовым двигателем КАМАЗ V8 и уже с октября начинает их производство.

«Будущее «КАМАЗа» связано с поколением автомобилей К5, которые на российском рынке уже по праву заняли место в премиум-сегменте. Принимая во внимание, что использование газомоторного топлива является стратегическим приоритетом компании, разработка и освоение дизельных и газовых моделей поколения К5 ведутся одновременно. Газомоторное топливо — реальный инструмент решения экономических проблем и улучшения экологии в текущих условиях», — подвёл итоги Сергей Когогин.



Автобус-вездеход пройдёт в даже в самых суровых условиях

ПЕРЕМЕНЫ

Новая квартира для 419-го

Эльвира ГАЛЛЯМОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Переезд — событие хлопотное, но определённо радостное. И, в общем-то, не слишком уж часто мы с ним сталкиваемся в жизни. А вот на заводе двигателей работникам цеха 419 довелось вспомнить, каково это — окунуться в приятные хлопоты: ведь недавно они переехали на новое местечко!

Прежде участок изготовления оригинальных силовых агрегатов, комплектующих и запасных частей находился в другой части завода. И такое удалённое расположение, по словам начальника

участка группы подразделений замдиректора завода по производству ЗД Романа Пьянкова, было несколько неудобным и замедляло процесс работы. — Наш участок занима-

ется выпуском оригинальной продукции силовых агрегатов и двигателей, а также комплектацией продукции диверсификации. Фактически мы осваиваем весь новый модельный ряд

выпускаемых агрегатов, первыми начинаем стыковать двигатели, отрабатываем конструкцию и комплектацию совместно с технологами и конструкторами. Именно поэтому здесь необходима постоянная связь со складом комплектующих и запчастей, со складом готовой продукции, с лабораторией испытания. Прежде до всех этих мест приходилось добираться через весь завод, время получения комплектующих выходило значительным, — объясняет Роман Пьянков необходимость смены места расположения участка.

Сейчас, после переезда, вопрос логистики перед работниками уже не стоит: склад комплектующих находится буквально за стенкой, готовую продукцию отгрузить теперь тоже намного быстрее и проще, да и нужного инструмента не приходится ждать долго. Ещё одним плюсом стали условия труда заводчан.

— Участок строили специально под нас, здесь всё новое. Как будто новую квартиру получили! — с

радостью отмечает Роман Пьянков. — Работникам выделили новые шкафы, столы, стулья и оборудование, поставили стеллажи, огородили зону отдыха. И температурный режим более комфортный — это важно, ведь на нашем участке ручная сборка. Также освещённость здесь лучше. В планах у работников

участка изготовления оригинальных силовых агрегатов, комплектующих и запасных частей сделать его эталонным. К этому медленно, но верно идут: отдельные рабочие места уже считаются примерами для подражания. Впрочем, как иначе? Ведь новой квартире необходим красивый ремонт!

ДЛЯ ПОЛЬЗЫ ДЕЛА

Подать масло

На заводе двигателей в центральной лаборатории технологической точности открылся новый мини-участок для обработки трубок маслоподачи к коробкам передач. Он пока совсем небольшой, но уже механизированный!

Обработка трубок маслоподачи — важный процесс, от которого зависит работа коробки передач. По словам начальника центральной лаборатории технологической точности Владимира Борисова, для маслоподачи используется до 10 видов трубок, соединённых в единую систему. Только тогда обеспечивается необходимая смазка шестерён в коробке. С таким количеством деталей справиться непросто, но на «КАМАЗе» заводчане умеют находить уникальные пути решения.

Под руководством Владимира Борисова за дело взялись мастер Игорь Семёнов, токарь Сергей Юзаев, фрезеровщик Ильяс Файзерахманов и слесарь-ремонтник Игорь Рябковец. Они создали более 10 специальных приспособлений, которые не только облегчают труд рабочих на основных операциях, но и обеспечивают высокое качество механообработки. Приспособления сделали, что называется, из подручных средств, но на эффективность это никак не сказалось. Трубки маслоподачи теперь обрабатываются на раз-два!

Всего с участка в месяц сейчас выходит до 6500 трубок разных видов.

АНОНС

...И зазвучит голос

В этом году празднование Дня машиностроителя, которое «КАМАЗ» традиционно отмечает в Органном зале Набережных Челнов, состоится 23 сентября и начнётся в 18 часов.

Программа праздника включает выставку техники, торжественное награждение отличившихся работников, концерт и дикторско-литературную композицию с концептуальным фильмом об отрасли.

Среди участников концерта — ансамбль песни и танца «Агидель» из Актанышского района, а хедлайнерами выступят трио Олега Аккуратова и финалистка 10-го сезона шоу «Голос» Элина Пан. Слепой от рождения пианист, обладатель абсолютного слуха и чувства ритма Олег Аккуратов — лауреат многих международных конкурсов и премии Президента РФ для молодых деятелей культуры. В рамках концерта, посвящённого Дню машиностроителя, на контрабасе ему будет аккомпанировать один из самых востребованных музыкантов московской джазовой сцены Сергей Корчагин, на ударных — двукратный чемпион конкурса «Азия Music» Виталий Эпов.



Праздник начнётся с выставки техники

КОНКУРС ПРОФМАСТЕРСТВА

Манёвры для водителя

Текст и фото: Евгений ИЗИБАЕВ

На «НЕФАЗе» прошёл конкурс профессионального мастерства, на котором определили лучшего водителя автотранспорта. В юбилейном году за звание лучшего и премию 45 тысяч рублей боролись восемь водителей, представлявших цех сборки автосамосвалов № 5, транспортный цех № 15 и цех сборки автобусных шасси № 29.



Валерий Макмиев — лучший водитель автотранспорта на «НЕФАЗе»

Теоретический этап конкурса состоял из двух частей. В первой из них с помощью электронного теста проверялись знания правил дорожного движения. Лучшее время здесь показали водители цеха № 5 Шамиль Шакуров и Валерий Макмиев: они безошибочно ответили на все 20 вопросов билета за 1 минуту 48 секунд и 2 минуты 11 секунд соответственно. Также на этом этапе конкурсанты проходили тест на внимательность, в котором за минуту из представленного набора двузначных чисел нужно было расставить в убывающем порядке максимальное количество чисел.

Практическое задание представляло собой клас-

сическое скоростное маневрирование на бортовом автомобиле КАМАЗ-6520. Оно включало в себя такие испытательные упражнения и фигуры, как «Эстафета», «Бокс», «Стоянка», «Змейка», «Круг (крест)», «Колея» и «Стоп-линия». Быстрее всех с практическим заданием справился Валерий Макмиев, который по сумме баллов за оба этапа стал победителем конкурса. Второе место занял Фанир Султанов (цех № 15), третье — Шамиль Шакуров (цех № 5).

Валерий Макмиев устроился на «НЕФАЗ» в прошлом году и в заводском конкурсе профмастерства принимал участие впервые. Дебют стал для него успешным.

— Конкурс был замечательный и прошёл на уровне здорового соперничества, — делится своими впечатлениями Валерий. — Считаю, что смог стать лучшим благодаря ежедневным повторениям правил дорожного движения, своему усердию и вере в победу, а также поддержке близких.

ТРАДИЦИИ

Войти в историю ПРЗ

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Полина ГУСЬКОВА

На прессово-рамном заводе есть хорошая традиция: раз в году — в канун празднования Дня машиностроителя — заносить в заводскую Книгу почёта имена заводчан, внесших значительный вклад в развитие предприятия.

Книга почёта прессово-рамного завода ведётся с 2005 года и хранится в заводском музее. В ней записаны имена и краткие сведения о трудовой деятельности самых достойных работников. Чтобы стать кандидатом, нужно соответствовать ряду критериев, а именно: необходимо иметь непрерывный стаж работы на ПРЗ не менее 20 лет и поощрения ПАО «КАМАЗ» или завода, учитывается личный вклад в развитие завода и успешная реализация кайдзен-проектов или предложений, рационализаторская деятельность, приветствуется владение смежными профессиями, наставничество, участие в общественной жизни предприятия, а также отсутствие дисциплинарных взысканий и иных случаев привлечения к ответственности.

Сейчас в Книге почёта ПРЗ 181 человек, но уже совсем скоро этот список дополнят имена ещё 10 работников. В 2022 году этой чести удостоены Ахтям Габдрахманов, Газинур Миндубаев, Хамза Миннегалиев, Рамиль Набиев, Илгиз Рахматуллин, Сергей Скрыпник, Юрий Смирнов, Махмут Хабибуллин, Александр Чубурин и Фагаль Шарифуллин.



Этими людьми гордится прессово-рамный

«ЛИДЕР PSK»

Кузнечный — «ЗА» кайдзен

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Ильдар ХУСНУТДИНОВ

На кузнечном заводе подведены итоги конкурса «Лидер PSK» за второй квартал 2022 года. Активно участвуя во всех 10 номинациях, работники ещё раз подтвердили высокую актуальность конкурса.

Первое место по направлению «Безопасность» занял ведущий инженер-технолог ШИК **Ильдар Хуснутдинов**. Он предложил решить проблему сбора стружки на станке с ЧПУ ВМ-2100. Раньше наладчикам приходилось ставить к станку тару с низкими бортами и собирать в неё стружку, потом перекидывать в большую тару и убирать вокруг станка образующиеся лужи СОЖ. Теперь в полу рядом со станком сделано углубление, в него вставляется тара «с ушками», которая после заполнения стружкой при помощи крана убирается в бункер.

В разделе «Качество» победу одержал ведущий инженер-технолог ОКиАТП **Дмитрий Грязнов**. Он пришёл к выводу, что причиной брака при штамповке поковок 3968165 «Вал коленчатый» на операции выкрутки шатунных шеек является отсутствие ограничения коробления противовесов. Поэтому предложил компенсировать утяг

личением «тела» поковки в указанном месте на штамповке. Предложение реализовано, экономический эффект составил около 1,5 млн рублей.

Ещё одно улучшение **Дмитрия Грязнова** победило в направлении «Исполнение заказа». В связи с большим объёмом номенклатуры поковок «Вал коленчатый» их частично штампуют на автоматической линии 021, предназначенной для балки передней оси. Но при переналадке линии с одной поковки на другую необходимо было менять сбрасыватель облоя на прессе ADWP-125, что приводило к простоям и снижению производительности. Чтобы решить проблему, Грязнов предложил внедрить универсальный сбрасыватель облоя. Экономический эффект составил 95 тыс. рублей.

В номинации «Затраты» первым стал главный специалист ОКиАТП **Вячеслав Балобанов**. Он обратил внимание на несовершенство технологи-



Так организован сбор стружки на станке с ЧПУ ВМ-2100 по предложению Ильдара Хуснутдинова

ческого процесса в части обеспечения необходимого дисбаланса поковок вала коленчатого. Он предложил устранить проблему методом фрезерования вершин противовесов на фрезерном станке. Экономический эффект составил 402 тыс. рублей.

По направлению «Корпоративная культура» первое место у мастера ШИК **Николая Тытюка**. Чтобы не терять время на поиск графитовых электродов на электроэрозионный станок с ПУ ОНА, которые хранятся на стеллаже вперемешку с другими электродами, он предложил изготовить

отдельный стеллаж.

Лучшим эталонным офисным участком признан кабинет № 101 АБК-210, в котором располагается бюро ОТО, а производственным — участок № 2 в КРМ.

Лидером PSK среди руководителей начального звена управления стал начальник бюро ОКиАТП **Василий Махонин**, среди руководителей среднего звена управления — начальник отдела ОКиАТП **Шамиль Гаязов**. Лучшей командой проекта PSK назван коллектив под руководством начальника КРМ **Ивана Семёнова**.

Дефектам — нет, удобству — да

Эльвира ГАЛЛЯМОВА

На литейном заводе тоже подвели итоги конкурса «Лидер PSK». В этот раз хорошенько постарались улучшить труд рабочих начальники цехов и мастера — вынесли на суд жюри множество самых разных проектов. Общее у них только одно: все они — на благо «литейки»!

В номинации «Лучшее кайдзен-предложение по направлению «Безопасность» победил начальник ЦРО-7 **Андрей Мальцев**. Он предложил изготовить специальный слесарный верстак с поворотной столешницей и съёмником подшипников, а над верстаком дополнительно установить ручную цепную таль для подъёма электродвигателей. Такое усовершенствование рабочего процесса позволило сделать безопаснее проведение ремонтно-восстановительных работ электродвигателей весом до 150 кг.

О качестве выпускаемой продукции позаботился начальник ТБ ТО ПЧЛ **Марат Хайруллин**, чьё предложение заняло первое место в номинации «Лучшее кай-

дзен-предложение по направлению «Качество». Он подметил необходимость изменить конструкцию литниковой питающей системы для улучшения обрубности и снижения брака по дефекту «забоины» на отливке 910.10-1005120-31 «Маховик».

Оптимизировать труд заводчан удалось мастеру ЦИЛО ПЛО **Анастасии Сафроновой**, которая победила в номинации «Лучшее кайдзен-предложение по направлению «Исполнение заказа». Заводчанка сумела найти выход из затруднительной ситуации: на ЛЗ не было в наличии материала для изготовления геометрии формообразующей поверхности девяти ручных коки-

лей направления 3Ф. Более того, подготовка производства при изготовлении на участке РЭН занимала в среднем два-три месяца. Анастасия предложила изготовить кокили из унифицированных плит штамповой оснастки 51-1026-4005, имеющихся на складе под запуск воспроизводства штамповой оснастки.

Затраты на производстве снизил начальник ТБ ТО ПЧЛ **Альберт Габдулхаков**, победивший в номинации «Лучшее кайдзен-предложение по направлению «Затраты». Он заметил, что при обрубке отливок 53229-3501095 «Колодка тормоза» на 500-тонном прессе в ЛЦ-4 ПЧЛ из-за сильного усилия прессы и малой толщины плечиков прижима произ-

ходит слом (скол) плечиков прижима. Из-за этого штампы два-три раза в месяц приходилось везти на ремонт. Альберт Габдулхаков предложил изменить не только толщину плечиков прижима в два раза с 10 мм до 20 мм, но и геометрию плиты, в которой крепится прижим.

В номинации «Лучшее кайдзен-предложение по направлению «Корпоративная культура» лидером стал мастер ЦИЛО ПЛО **Инаят Мовсумов**. С его подачи на прежней площадке для хранения поддонов с заготовками установили стеллажи с расформированного склада для хранения копиров. На этих стеллажах удобно хранить запасные части литейной оснастки до запуска в работу, и детали теперь размещены упорядоченно.

Лучшим эталонным офисным участком стало бюро бюджетов отдела бюджетирования и сводной отчётности, а производственным — участок высокопрочного чугуна ЛЦ-3 ПЧЛ.

СМОТРИТЕ ТЕЛЕПРОГРАММУ

ВЕСТИ
КАМАЗА22
кнопкав кабельных
сетях Летай,
Дом.ру, МТС24
ЧЕЛНЫ-ТВНа «Челны-ТВ»
(Татарстан-24) —
в понедельник
и четверг в 18.00

ПАО «КАМАЗ» В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ:



kamaz_officialgroup



kamazgroup



Rutube

ТЫ МОЖЕШЬ

Шаг за шагом

Эльвира ГАЛЛЯМОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Кто чётко видит перед собой цель и уверенно намечает маршрут для её достижения, тому и жизнь навстречу идёт. Об этом не понаслышке знает новый герой нашей рубрики с завода запасных частей и компонентов, мастер 004 цеха синхронизаторов, втулок и муфт Дмитрий Зимин.



Дмитрий Зимин нашёл на ЗЗЧИК дело по душе и единомышленников

На «КАМАЗ» (да и в Челны тоже) его в 2017 году прямо-таки шаг за шагом привело стечение обстоятельств. Вообще Дмитрий родом из Вятскополянского района, где он выучился в машиностроительном техникуме по специальности «Технология машиностроения». Пошёл, что называется, по стопам родни: практически вся семья Зиминых так или иначе связана с этой отраслью.

— Бабушка работала токарем, а затем и инженером-технологом на местном судостроительном заводе, дед и отец всю жизнь на рабочих специальностях, брат тоже сейчас работает на «КАМАЗе», — перечисляет Дмитрий свою, можно сказать, династию машиностроителей.

Так что над выбором своей профессии в такой семье молодой человек особо голову не ломал: кровь не водица! Хотя в детстве, как признаётся Дима, сильной тяги к делам техническим

не испытывал.

— Знаете, я был типичным мальчишкой — обязательно нужно что-нибудь разобрать, посмотреть, как это работает и что там внутри, а потом собрать, как получится, — шутит Дима. — Но учиться решил всё-таки по техническому профилю, да и учебное заведение в районе считалось лучшим.

На первом курсе, изучая общеобразовательные предметы, наш герой профессией не слишком проникся. А вот дальше...

— На втором курсе началась практика. Изучали обработку металлов, технологические процессы, различные инструменты — и вот тут-то мне стало интересно. Да ещё и всё получалось! Так и втянулся, — рассказывает он.

Поработать по профессии, правда, несмотря на проснувшуюся увлечённость, не вышло — после окончания техникума Дмитрий ушёл в армию. Но

уже тогда знал, чего хочет дальше: получить высшее образование. И этот план Дима успешно осуществил! И по профессии, кстати, тоже начал трудиться.

— Я поступил на заочное отделение в Набережночелнинский филиал КФУ на ту же специальность, «Технологию машиностроения», — говорит он. И параллельно взялся за поиски работы, увидел в газете объявление, что на прессово-рамный, автомобильный и завод запасных частей требуются операторы с программным управлением. Я позвонил другу-камазовцу, попросил совета, куда пойти, он и сказал — на ЗЗЧИК. Так я здесь и оказался.

Начинал Дима с 3 разряда. Сначала с простых операций, но тяга к развитию и получению новых знаний давала о себе знать.

— Моим первым наставником был Александр Романов, он очень помог

мне освоиться. Но я не прекращал учиться, старался узнать новые операции, брался за дела, которые обычно делали наладчики. Инструмент, например, менял, потом и в программе корректировки задавать начал, — вспоминает Дмитрий начало своего производственного пути. — Здесь меня ввёл в курс дела Ринат Акжанов.

Подкрепил свои практические знания Дмитрий корочкой — отучился на курсах и официально стал наладчиком 5 разряда. На заводе, конечно же, инициативного молодого специалиста поддержали.

— Я попросил перевести меня на должность наладчика с ПУ, хотелось двигаться дальше. Мне дали такую возможность, — вспоминает Дима Зимин.

Молодой специалист не подвёл и несколько лет набирал опыт в новой должности. А там и учёба в институте подошла к концу. Получив заветную «корочку», Дима решил попробовать претендовать на должность мастера цеха.

— Меня снова поддерживали, для меня это очень важно, — говорит он. — Так я отучился и стал мастером. Моя работа теперь очень разнообразная. Никакой рутины! Производство ведь живое, оно постоянно меняется, движется, за ним нужно успевать. Вокруг много оборудования, деталей, всегда что-то происходит. Мне нравится такой ритм, нравится проходить всю технологическую цепочку и видеть картину целиком.

Сейчас в планах у нашего героя поднять категорию и максимально полно вникнуть во все нюансы своей работы. Слишком далеко в будущее Дима пока не заглядывает, но признаётся, что ощущает поддержку ставшего родным завода.

— До сих пор порой попадают вещи, которых я не знаю. Понимаю, что мне есть чему учиться, и благодарен коллегам — к каждому я могу обратиться за советом. И объяснят, и подбодрят, если нужно, — искренне говорит он. — У нас здесь отличный коллектив и дружеская атмосфера.

Кстати, одним планом Дмитрий всё-таки поделился: он хочет поступать на будущий год в магистратуру. Пока размышляет над направлением — автоматизация производства или мехатроника и робототехника, но мы уверены — и решит, и поступит, и отучится. Ведь что-то, а к своей цели Дмитрий Зимин идти умеет!

ОБЪЯВЛЕНИЯ

ПАО «КАМАЗ» требуются:

Автомобильный завод

• Слесарь МСР • Электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования
• Слесарь-ремонтник • Станочники широкого профиля
• Наладчик автоматических линий • Маляр
Тел.: **37-10-35, 8-960-070-63-16, 8-960-070-51-17**,
почта: **ZinnatovaAS@kamaz.ru**

Литейный завод

• Обрубщик • Стерженщик ручной формовки
• Стерженщик машинной формовки • Формовщик машинной формовки • Литейщик металлов и сплавов
Тел. **37-35-14**, почта: **GafarovaPM@kamaz.ru**

Завод двигателей

• Наладчик станков и манипуляторов с ПУ
• Аппаратчик очистки сточных вод
• Слесарь-ремонтник • Водитель погрузчика
• Наладчик автоматических линий и станков
Тел.: **37-40-07, 37-42-84, 37-41-85, 8-939-364-86-24**, почта: **KuznetsovaSV@kamaz.ru, KarpovaTF@kamaz.ru**

Прессово-рамный завод

• Наладчик станков и манипуляторов с ПУ, КИПиА, ОМИО, ХШО, СГПРО • Слесарь-инструментальщик
• Фрезеровщик • Шлифовщик • Мастер
Тел.: **33-95-16, 37-41-52, 8-965-624-80-99**,
почта: **MasnavievaZF@kamaz.ru**

Кузнечный завод

• Кузнец-штамповщик • Слесарь-ремонтник
• Станочник широкого профиля (токарь, фрезеровщик)
• Стропальщик • Электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования
Тел.: **37-49-29, 986-915-64-63**,
почта: **pp_ok_kz@kamaz.ru**

Ремонтно-инструментальный завод

• Токарь • Токарь-расточник • Фрезеровщик
• Водитель погрузчика
Тел.: **37-40-75, 8-960-070-63-20**,
почта: **GareevaEI@Kamaz.ru**

Завод запасных частей и компонентов

• Наладчик автоматических линий и агрегатных станков
• Наладчик станков и манипуляторов с ПУ
• Оператор автоматических и полуавтоматических линий, станков и установок • Оператор станков с ПУ
• Водитель погрузчика
Тел. **33-90-52**, почта: **natalia@kamaz.ru**

Логистический центр

• Водитель автомобиля (кат. В, С) • Водитель погрузчика • Слесарь по ремонту автомобилей
• Оператор логистических работ • Электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования
• Оператор ЭВМ
Тел.: **37-13-35, 960-070-27-31**,
почта: **ArbuzovaAR@kamaz.ru**

ООО «АвтоЗапчасть КАМАЗ»

• Машинист крана • Слесарь-ремонтник напольной техники • Электромонтёр по ремонту оборудования
• Грузчик • Водитель погрузчика • Консервировщик
Тел.: **37-37-40, 960-077-33-19**.

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».

Я мечтаю... построить свой дом.

Чтобы добиться успеха... нужно работать и постоянно учиться.

Авторитетные люди на «КАМАЗе»... начальник цеха Николай Тарасов и заместитель начальника цеха по производственной части Валерий Воробьёв. Они настоящие специалисты в своём деле.

ТВОИ ЛЮДИ, «КАМАЗ»

Зубообработка? Это к Кирпичникову

Эльвира ГАЛЛЯМОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Недавно свой 50-летний трудовой юбилей отметил главный специалист по зубообработке завода двигателей Владимир Валентинович Кирпичников. Уже полвека он идёт нога в ногу с «КАМАЗом».

Как говорит сам Владимир Валентинович, в его жизни всё сложилось как по писаному, словно сама судьба вела его по профессии ступенька за ступенькой.

— Я родом из Казахстана, закончил Павлодарский индустриальный институт. На самом деле тогда и выбора у меня особого не было, поступил в единственный ближайший институт, находившийся в 150 километрах от дома. Круг профессий там тоже был ограничен

специализацией, так я и стал инженером-конструктором по двигателям внутреннего сгорания, — вспоминает о самом начале своей взрослой жизни Владимир Валентинович.

Учился молодой инженер отлично, поэтому при распределении его одним из первых спросили, куда он хочет отправиться на работу. И Владимир выбрал «КАМАЗ».

— К нам тогда приезжали рекрутеры, приглашали

на производство в Челны. Говорили они складно, мне действительно захотелось увидеть «КАМАЗ» своими глазами, — улыбается он.

Так и оказался наш юбиляр в Набережных Челнах. Поработал на стройке завода двигателей в 1974 году, затем трудился технологом в цехе синхронизаторов, позже перешёл в отдел анализа инструмента и снова вернулся технологом в отдел анализа эффективности средств производства.

Одно время Владимир Валентинович возглавлял лабораторию зубообработки. После пожара лабораторию перевели на завод запасных частей, и там Владимир Кирпичников стал заместителем главного инженера ЗЗЧ по технологии производства. После выхода на заслуженный отдых он вернулся главным специалистом по зубообработке обратно в ОАЭС.

— Я считаю, что мне повезло поработать по стольким направлениям, это ценнейший и полезнейший опыт. Я изучал разные области: метрологию и зубоконтроль, из инженера-конструктора переквалифицировался в инженера-технолога. Всегда старался учиться, уверен, что самосовершенствование — это ключ к успеху. Меня, думаю, за эту черту и заметили, — делится Владимир Валентинович секретом своей успешной многолетней работы.

Впрочем, секретов он от заводчан не держит, даже преподавал одно время в бюро обучения завода. Работал Кирпичников с наладчиками, слесарями, наставлял студентов.

— Обучать кого-то, делиться опытом — это важно и для учителя, и для ученика. Ко всем лекциям приходилось готовиться и освежать знания, — отмечает он. — Сначала я вёл резание металлов и режущий инструмент, это моя специальность. Потом расширил круг предметов, стал преподавать технологию машиностроения, металлы. Главное — не останавливаться!

Этому девизу Владимир Валентинович следует по сей день. Он — один из ценнейших специалистов



Владимир Кирпичников в инженерной деятельности всегда видел простор для творчества

по зубообработке, с удовольствием делится огромным накопленным опытом с коллегами и всегда готов помочь и словом, и делом.

— Это очень интересная работа, узкоспециализированная. И творческая! Казалось бы, какое творчество на заводе, где всё так строго? Но оно есть, во многих моментах инженерам приходится применять фантазию, предлагать нестандартные пути решения. Я никогда не жалел, что выбрал эту профессию, никогда не хотел её сменить. Не представляю себя в другой должности, — признаётся Владимир Кирпичников.

Неудивительно, что 50-летие своей работы на «КАМАЗе» наш герой встретил тоже на рабочем месте. Впрочем, время для маленького праздника находится и в трудовые будни — в обеденный перерыв, к примеру, который Владимир Валентинович проводит за игрой в шахматы со своим давним товарищем и коллегой Евлампием Семёновичем Тумановым.

Хобби, как видим, у нашего героя тоже особенное и непростое.

— Я любитель, когда-то играл в шахматы по переписке. Здесь я тоже самоучка, — пожимает плечами Владимир Валентинович. — Мне шахматисты нравятся тем, что они безумно увлечённые люди, без этого успеха не добиться. Много читаю об их судьбах, отношениях между игроками. Чувствую в этой увлечённости родство собственному отношению к делу.

А дел у нашего героя очень много. Ведь он с удовольствием осваивает новую технику и технологии. Так что, кто знает, быть может, мы и к следующей круглой трудовой дате встретимся с Владимиром Валентиновичем и обсудим с ним любимое дело, которому он посвятил почти всю жизнь.



2006 год. Коллектив технологического отдела ПКППиЗЧД (В. Кирпичников — второй справа в первом ряду)

СЛОВО ПРОЩАНИЯ

АРТАМОНОВ Николай Фёдорович (01.05.1931 — 11.09.2022)

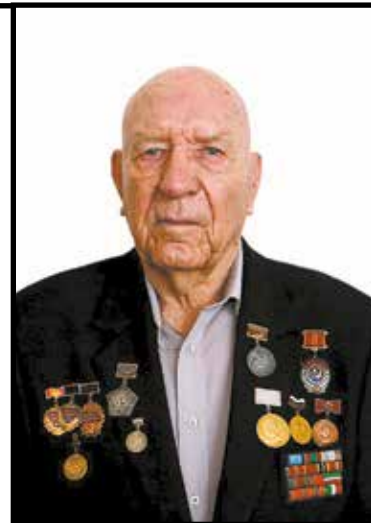
11 сентября на 92-м году жизни после продолжительной болезни ушёл из жизни Николай Фёдорович Артамонов — первопроходец «КАМАЗа» и бывший председатель Совета ветеранов завода двигателей.

Свой трудовой путь на «КАМАЗе» он начал в 1972 году мастером-монтажником. С 1975-го участвовал в монтаже технологического оборудования — устанавливал станки первой автоматической линии на заводе двигателей. Бригада, в которой он трудился, вела монтаж во всех цехах — от цеха блоков до цеха синхронизаторов. Победив в соцсоревновании, Николай Артамонов получил право участвовать в сборке первого двигателя в декабре 1975 года, а через три месяца и автомобиля. В 1976 году был назначен начальником участка по ремонту гидropневмоаппаратуры, проработал там до пожара на «движках». Затем был переведён начальником участка в отдел рационализации и изобретений, где занимался комплектованием станочного оборудования: токарными, фрезерными, шлифовальными, сверлильными станками.

В 2000 году Николай Артамонов был избран председателем Совета ветеранов ОАО «КАМАЗ-Дизель» и достойно возглавлял его 13 лет. В 2009-м ему было присвоено звание почётного председателя Совета ветеранов. За время работы на заводе двигателей был награждён орденом Трудового Красного Знамени, медалями «Ветеран труда», «В честь 1000-летия Казани», тремя знаками «Победитель соцсоревнования». Ему присвоено звание «Заслуженный работник КАМАЗа». Награждён медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.» и девятью юбилейными медалями «За победу в Великой Отечественной войне».

Николай Фёдорович был одним из первых дизелистов, стоявших у истоков завода. Становлению производства он отдал свои лучшие годы. До конца своих дней жил жизнью завода, интересовался его новостями, ведь его мысли всегда оставались с родным производством.

Администрация, профком и коллектив завода двигателей выражают глубокие соболезнования родным и близким Николая Фёдоровича Артамонова. Память о нём сохранится в сердцах коллег.



МИР УВЛЕЧЕНИЙ

Грибные премудрости

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото из семейного архива Мошковых

За два часа собрать 13 вёдер груздей — для четы Мошковых не рекорд. Бывало, за один присест нарезали и 16, и даже 18. Пётр Николаевич рассказал об увлечении «тихой охотой», указал, где находятся грибные места, и дал советы, как правильно заготовить лесной урожай.

Грибник грибника...

Родился Пётр Мошков в 1953 году в селе Билярск. Свой первый поход по грибы он не помнит, потому что это было в раннем детстве, брат всегда брал его с собой и учил лесным премудростям. Окончив десятилетку, поехал поступать в Воронежское военное авиационно-техническое училище, хотел стать лётчиком, но недобрал два балла. Поступил в Казанский химико-технологический институт. В те годы первокурсников в сентябре отправляли в колхозы на уборку овощей, однако Мошков

не придал этому должного значения и «на картошку» поехал на свою родину. За такой проступок его отчислили, пришлось возвращаться домой. Это был 1970 год.

— Через месяц по радио услышал, что в Набережных Челнах начали строить автомобильный завод. Поехал не раздумывая. У меня первая запись в трудовой: «2 ноября 1970 года, УПТК «КАМАЗа», стропальщик». Мы выгружали прибывающие эшелонами тракторы, экскаваторы и другую строительную технику, — вспоминает Пётр Николаевич.

Позже он устроился слесарем на завод ремонта двигателей, а в 1991 году пришёл на кузнечный и проработал до 2011-го слесарем по ремонту кранов. Его жена Ольга Михайловна работала крановщицей. Шутя говорили: она ломает краны, а он ремонтирует. После перенесённой операции перешёл в БХО, проработал там 11 лет и 5 сентября уволился в звании «Ветеран труда».

Со своей будущей женой Мошков познакомился в 1975 году у друзей в гостях. В тот момент Ольга только приехала на «КАМАЗ» из Калуги.

— Стали дружить, а в 1976-м поженились, к тому времени я уже получил однокомнатную квартиру, было куда привести жену. С тех пор живём 46 лет, а грибы вместе собираем 45 лет. После свадьбы выяснилось, что она тоже заядлый грибник, и до сих пор удивляемся, как у нас совпало это увлечение, — с нескрываемой гордостью рассказывает Пётр Николаевич.

Грибные места

— Мы не можем собирать по мелочи, только вёдрами и багажниками, — продолжает грибник. — Мы знаем, где, когда и что собирать, у нас всё записано. Уезжаем далеко от трассы, куда мало кто добирается. Например, 6 сентября за два часа мы срезали 13 вёдер груздей. Самые лучшие, сухие растут в осиновых посадках. Грузди я бы поставил на третье место после маслят и белых, но это на мой вкус.

Он рассказывает, что «на свои места» надо выезжать заранее, на разведку. Например, кто бы мог подумать, но грузди в прошлом году Мошковы начали собирать уже в июле. Брали только те, что со шляпками 10-12 см, и собрали 36 вёдер.

— За ними ездим за 65 км, в сторону Красного Бора. Через железную дорогу переезжаем — и алга! А за маслятами — в Мортги. Растут они в сосновых посадках, тоже надо подкарулить — после дождя начинают появляться. Съездим (а это примерно 90 км в одну сторону), посмотрим, что только-только пуговки

показались, значит, через неделю подрастут. И тогда за один раз собираем целый багажник. Белые не каждый год бывают, но если урожайный, то косой можно косить.

Заготовки разные

По словам Петра Николаевича, в прошлом году они засолили только груздей 150 баночек пол-литровых и 750-граммовых. Семья Мошковых большая: два сына и дочь, у них свои семьи, внуки подрастают — уже семеро. Кроме того, распробовав их «фирменный рецепт», друзья и знакомые просят ещё, заказывают.

— Грузди три дня вымачиваем, каждые полтора-два часа меняем воду, даже ночью встаём, чтобы вся горечь и желтизна вышли. Чистим ножом с зазубринками, обычным, с гладким лезвием, не прочистить — скользит по груздям, — советует грибник. — Выскабливаем до белизны. Солим в 30-литровой кастрюле из нержавеющей стали. Ольга Михайловна какой-то секрет знает, обычно при засолке грузди желтоватые получаются, а у неё белые-белые. Потом плотно набиваем банки — и в холодильник. Накрываем обязательно полиэтиленовой крышечкой, железной нельзя. Через месяц можно кушать.

Белые грибы Мошковы сушат в электросушилке. Пётр Николаевич говорит, что белые всегда можно отличить, они, как опята, растут на одном участке, их сразу много. Есть ещё дубовики, они коричневые, но их не берут, потому что готовятся по-другому, их вымачивать надо, а белые нет.

— А маслята маринуем, предварительно отварив. Закрываем тоже пластмассовыми крышками. На крупных плёнку на шляпке нужно снять, а губку снизу — нет. Но это в сухом состоянии надо делать, — советует Пётр Николаевич. — В этом мы убедились ещё в 1979 году, когда поехали в сторону Заинска и насобирали 16 вёдер. Дочь ещё тогда только сидеть научилась, сыну два годика было, поэтому хотели маслята по-быстрому замочить и помыть. Но не получилось, они у нас летали по всей квартире.

Знать грибы «в лицо»

— Чтобы не набрать опасных для здоровья грибов, читайте книгу «100 грибов», — рекомендует Мошков. — У нас она тоже есть, мы хоть и грибники со стажем, но порой приходится в неё заглядывать. Червивые не берём, но люди и такие кла-



Два часа — и у опытного грибника груздями заполнены все ёмкости

дут в свои корзинки — это не опасно, отравлением не грозит. Мы не собираем сыроежки, свинушки, волнушки и т.д. Берём только одного вида — так удобнее обрабатывать и готовить. Чтобы избежать отравления,

надо, чтобы ни капельки, ни крошечки грязи не осталось на грибах при чистке. Грибы имеют свойство накапливать токсины, поэтому никому не рекомендуем собирать их вблизи трасс, уходите километров за пять.

НОВОСТИ

Бегишево под охраной

Вторая очередь реконструкции аэропорта Бегишево завершена, и Росавиация выдала разрешение на его ввод в эксплуатацию.

Проект реализовывался в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы» и комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Была проведена реконструкция патрульной и внутриаэродромных дорог, реконструкция периметрового ограждения с оборудованием техническими средствами охраны и устройством локальных очистных сооружений. Выполненные работы обеспечивают соответствие аэропорта Бегишево современным требованиям в области безопасности и экологии.

Также продолжается строительство второго здания аэровокзала. Уже ведутся отделочные работы внутри объекта. Площадь второго здания аэровокзала составляет 8500 кв. метров, пропускная способность — 200 пассажиров в час в каждом направлении (прилёт/вылет), это вдвое больше прежнего трафика. Изменена конфигурация и произведено обустройство прилегающей площади, увеличено количество машиномест на парковке. Проект реализуется на собственные средства аэропорта и должен завершиться в третьем квартале 2023 года.

ДЕЛА ПРОФСОЮЗНЫЕ

Вечер в театре

8 сентября в ДК «КАМАЗа» состоялся спектакль «Глумов» Казанского академического русского Большого драматического театра им. В.И. Качалова. Бесплатно посетить его смогли члены профсоюза «КАМАЗа».

Перед началом спектакля с приветствием на сцене выступил художественный руководитель театра, народный артист России и РТ Александр Славутский. За тёплые слова его поблагодарил председатель профкома «КАМАЗа» Ильдар Шамилов, отметивший, как ценна для работников автогиганта возможность посмотреть эту столичную театральную постановку в родном городе.

«Глумов» — это современная история в двух действиях по пьесе Островского «На всякого мудреца довольно простоты». Зрители остались в восторге от спектакля и выразили благодарность профкому за организованный культурный отдых. И надеялись, что и в будущем на наших сценах будут появляться такие замечательные постановки.



Семейное хобби Ольги и Петра Мошковых — собирать грибы — длится 45 лет



Пётр Мошков не только приносит грибы в дом, но и чистит, сушит и засаливает их сам

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Вырулил на классный отпуск

Эльвира ГАЛЛЯМОВА. Фото из архива семьи Кустовских

Продумать и устроить отличный отдых, чтобы и мир посмотреть, и себя на прочность проверить, и удовольствие получить — дело не из лёгких. Даже у именитых турагентств порой не выходит учесть все нюансы и пожелания клиента. Так что наш камазовец, замначальника цеха по технической части завода двигателей Руслан Кустовский, взял всё в свои руки. И устроил своей семье незабываемый отпуск!

С конечной точкой маршрута Кустовские определились ещё в начале года, получив от профкома путёвки в санаторий «Приморье» в Геленджике. Супруга Руслана Наталья тоже работает на «КАМАЗе», только на автомобильном заводе. С собой на тёплое море, конечно же, было решено взять и двух дочек. Встал вопрос, как добраться до места назначения.

— Перебрали несколько вариантов — и самолётом, и поездом, но выходило накладно. А поездом ещё и скучно, двое суток фактически в одном положении, — говорит Руслан.

Так возникла идея поехать всей семьёй на машине, тем более что опыт далёких поездок имелся — несколько лет назад Кустовские своим ходом добирались до Анапы. Но на этот раз Руслан решил разнообразить маршрут.

— Смотрел по карте, какие достопримечательности есть по ходу следования, чтобы не делать крюков и не отклоняться от маршрута. Отзывы читал, фотографии смотрел, хотел, чтобы жена с дочками отлично провели время. Выехали мы в пятницу вечером, а в понедельник уже заселялись в санаторий. Могу смело рекомендовать мой маршрут камазовцам, проехали мы отлично! — уверяет Руслан.

Ну что ж, теперь подробнее расскажем о тех местах, которые удалось посмотреть во время путешествия.

Первая точка: Тольятти



Замок Гарибальди под Тольятти — место популярное

Здесь в фокус внимания семьи Кустовских попал замок Гарибальди. Находится он в селе Хрящёвка.

— Замок безумно красивый, там прекрасные виды. Тенистые парки, скамейки, бассейны, лужайки, Волгу видно... Средневековая архитектура тоже завораживает, словно в другое время попал, — делится впечатлениями Руслан.

Женская часть семьи тоже осталась довольна. Какая девочка не захочет хоть немножко побыть настоящей принцессой в замке?

Вторая точка: село Горный Балыклей

Находится это место недалеко от Волгограда, буквально в 70 километрах. Здесь Кустовские провели незабываемую ночь в дикой природе на берегу реки.

— По пути заехали в рыболовный магазин и купили мотыля и снасти. Я спросил у местного рыбака, где лучше остановиться, он посоветовал это село. Место отличное — и палатки есть где поставить, и клёв оказался хороший, хотя



Кустовские — Руслан с Натальей и их дочери Рания и Света — ещё только начали путешествие, а уже довольны

я, если честно, не рассчитывал на улов, но хотел хотя бы девочек научить рыбачить, — поясняет Руслан.

Папины дочери Рания и Светлана в итоге и рыбачить научились, и палатку ставить, и с уловом разбираться. А ещё узнали, как здорово ночевать на берегу спокойной тихой реки вдаль от шумных городов. Всем иногда нужна такая перезагрузка!

Третья точка: Волгоград



Дороги Руслан Кустовский подбирал наименее загруженные

Мимо этого известного российского города проехать просто невозможно.

— Волгоград очень красив. Немного напомнил родные Челны — такой же длинный город у реки. Тут мы даже из графика выбились, гуляли до поздней ночи.

Посетили Кустовские Мамаев курган, повидали впечатляющий монумент «Родина-мать зовёт!» да и просто вдоволь прошлись по незнакомым улицам. В этой семье за любую движуху!

Четвёртая точка: Гебиусские водопады

До заселения в санаторий оставалось достаточно времени, которое автопутешественники решили провести с пользой. И, не доезжая до Геленджика, свернули к водопадам. Расположены они на границе Геленджикского и Туапсинского районов рядом с посёлками Бжид и Тешебс.

— Всего водопадов четыре, маршрут экскурсии занимает около двух часов. Поначалу, правда, я разочаровался: зашли,



Быть на Кавказе и не свернуть к водопадам? Такого не бывает!

тропа какая-то и ручеек течёт. Думаю: и это всё? — улыбается Руслан. — А тропа всё не кончалась и не кончалась, прошли минут 40 — и тут первый водопад. Вид потрясающий! А за ним и второй, третий, четвёртый, каждый всё выше и интереснее. Ущелья попадались, вода холодная, в лесу себя ощущаешь, как в джунглях. Находиться там комфортно, жара не чувствуется.

И, наконец, Геленджик

Нагуляв аппетит прогулкой по водопадам, семья наконец добралась до конечной точки: санатория «Приморье». 10 дней здесь Кустовские провели, активно осматривая достопримечательности и набираясь впечатлений.

— Я мотоциклист, поэтому сразу по приезде стал искать прокат эндуро. Вместе с сопровождающим мы съездили на самую вершину Маркотхского хребта, — рассказывает Руслан. — Посетили с семьёй заброшенный сухогруз «Рио», это где-то километрах в 15-ти от санатория. И купались там на диком пляже, интересное место, необычное. Сходили с детьми в аквапарк, ну и просто отдыхали, наездили! В санатории всё очень здорово, мы первый раз там были, и нам, и детям понравилось.

Вот так в один отпуск и санаторий удалось включить, и дополнительные места посмотреть. Этаким отпуск в отпуске получился!

— Дорога отличная, проблем не было никаких, — заверяет Руслан. — Машину я подготовил заранее, масло поменял, резину проверил. Захватили с собой домашней еды, воды и поехали. На бензин ушло около 12 тысяч рублей. Многие, я знаю, боятся ездить с детьми на дальние расстояния, но у нас всё вышло отлично. Дочкам такое приключение наверняка запомнится на всю жизнь. Так что маршрут проверенный, пользуйтесь!

Что ж, надеемся, что такой позитивный пример вдохновит камазовцев последовать совету и проехаться на четырёхколесном друге по необъятным просторам нашей огромной страны. У нас есть на что посмотреть!



Заброшенный корабль, морская синева и дама

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 «ПараТайп», 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 «Лого» 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 предлагаемой информации несут ответственность авторы материалов. За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несёт. Все скидки, акции, спецпредложения действуют на момент выхода газеты.