



ВЕСТИ КАМАЗА



Томаш Навратил: «Нормировать можно всё!»

2



И в 85 — в строю!

Устин Гессер —
уникум в работе и в жизни

3

«Дакар-2013»

Покорители эргов

4

ПРЕСС-ПОРТРЕТ

Проекты личные, дело — общее

Ольга ЕРАШОВА.
Фото: Николай БРИК, Владимир ШУШАКОВ

Уже не один год в «Целях» Производственной системы «КАМАЗ» фигурирует строчка: «открытие каждым руководителем подразделений личного кайдзен-проекта». Но 2012-й, с которым мы недавно распрощались, стал в этом смысле поистине урожайным. О наиболее интересных и результативных личных проектах камазовских руководителей — Геннадия Логунова, Ильдуса Баянова, Уела Хусаинова, Ильдара Шамилова — «ВК» уже неоднократно и подробно рассказывали. Однако данные нашего «рейтинга» были бы неполными, если бы, определяя группу лидеров, мы не сообщили ещё о трёх весьма значительных для производства «проектах года». Истоки каждого из них — в наших «нерешаемых» проблемах.

«Три в одном»

Свежим взглядом окинув знакомые корпуса, директор завода двигателей Юрий Герасимов в своём личном проекте сконцентрировался на повышении эффективности работы термогальванического производства. На «КАМАЗе» через ТПП, где в круглосуточном режиме трудятся над увеличением износоустойчивости деталей, проходит до 12 тысяч наименований продукции — от мелочёвки в виде шайб и гаек до увесистых коленвалов и поворотных кулаков. Но именно здесь, после оптимизации трёх камазовских «гальваник» в одном месте, громко заявляли о себе недостатки мощностей, простои оборудования, логистика.

Первым шагом для движковцев стало признание... собственного несовершенства. А когда условие задачи прописано, решение уже просматривается. Почему мощностей не хватает? Нерационально размещено «перехажившее» и местное оборудование. Откуда простои? Во многом — от незагрузки, от нерациональной организации работы агрегатов и линий. Реорганизовав ремонтную службу, внедрив новую схему загрузки деталей на оригинальную оснастку, отработав с поставщиками вопрос «пиковой» загрузки



Правильщик Сергей Волков теперь не задумывается, где ему взять необходимую оснастку, чтобы собрать садку деталей, соответствующую максимальной производительности печи

оборудования в отдельные дни недели, изменили годами бытовавшую практику. Кто скептически улыбался, когда Герасимов заставил лезть на крышу корпуса, чтобы вымыть окна, через которые на ПТК когда-то о-очень давно (об этом помнили только старожилы) падал естественный свет. Правда, «смайлики» быстро сменили гримасы: освещённость рабочей зоны значительно выросла, а вот электроосвещение потребовалось уже меньше — экономия, однако, плюс улучшение условий труда! Совсем другими эти

условия стали и на складах, куда пришла электроника. В производственной цепочке от всего этого зависит ритмичность поставок, качество продукции. Взаимозависимость диктовала и взаимодействие: автомобильный, кузнечный заводы, ПРЗ, логистический центр — над проектом работали в тесной связке, занимаясь перепланировкой оборудования под новые задачи, упрощением технологической цепочки, расширением складского хозяйства и упорядочиванием транспортных операций. Как итог улучшилась и взаи-

мосвязь отдельно стоящих корпусов ТПП и главного корпуса завода двигателей. Более 54 миллионов рублей экономического эффекта — сегодня уже не планируемая, а реальная цифра личного проекта Юрия Герасимова. И уже «выросли» из директорского новые личные проекты, запланированные на этот год. Как признался начальник ТПП Владимир Денисов, многие руководители увидели свои резервы для повышения эффективности. Сам он в 301-м цехе будет плотно заниматься качеством мойки деталей.



Удобно, когда всё есть в нужное время в нужном месте

Производство собирает, логистика доставляет

Этот принцип — в основе личного проекта директора логистического центра Михаила Сурановича «Оптимизация процесса логистического обеспечения под требуемый такт производства на АСП автомобильного завода». Почвой, на которой он вырос, стал «Маяк». Именно в его лучах заметнее стали те организационные «нюансы», к которым за много лет на автомобильном привыкли — хотя и досадовали, что рабочие «блуждают» по конвейеру вместо того, чтобы заниматься своими прямыми обязанностями. «Блуждания» эти были отнюдь не бесцельными: к ним вынуждало отсутствие необходимых комплектующих на сборке.

Составляя паспорт проекта, логистики смогли докопаться до причин (когда вроде бы «никто не виноват» — ни слесарь, ни расpred, ни комплектовщик на складе). Избавиться от ненужной беготни, упорядочить процесс, уменьшить запасы и простои по вине ЛЦ, решить проблему так называемых «дополнительных заявок» (в 2011 году их, в среднем, было 456, сейчас, забегая вперёд, скажем, что удалось уменьшить эту цифру в 10 раз) — во

многом, как оказалось, эти нелады были связаны с организационными моментами. Простые методы PSK заставили остановиться, осмотреться и расставить верные акценты.

Совместно планировки и технологии, сотрудники ПДО и складского хозяйства «перелопатили» всю номенклатуру, ежедневно озвучивая результаты труда у стенда SFM. Ресурс SAP позволил перестроить работу с автоматизированными заявками.

Экономический эффект первоначально планировался в пределах 5 миллионов рублей. Однако «масштабы бедь», по-видимому, были первоначально оценены не совсем верно. И теперь реальный эффект превосходит плановый более чем в три раза.

Проблема поставки комплектующих ещё есть, но как с ней справиться, уже известно. Значит, «едем» дальше? Для ритмичности внешних поставок «КАМАЗ» отныне предъявляет к своим партнёрам, в числе прочих, и стандарты по логистике. Продолжая развиваться, проект Сурановича в этом году волеётся в общекамазовский — «Синхронизация потока».

Окончание на стр. 3

НОВОСТИ

Обновлённая стратегия

Совет директоров ОАО «КАМАЗ», заседание которого состоялось в конце прошлого года, принял обновлённую Программу стратегического развития компании на период до 2020 года. Она актуализирована с учётом изменений, которые произошли в окружающей бизнес-среде, новых реалий и прогнозов развития мировой и отечественной экономики в условиях высокой неопределённости.

Прогноз рынка грузовых автомобилей пересмотрен на основе консервативного сценария, с учётом влияния негативных факторов — вступления России в ВТО и усиления конкуренции, снижения активности спроса после введения норм «Евро-4», замедления динамики продаж на внешних рынках вследствие ухудшения мировой экономической конъюнктуры.

Определены ключевые задачи, которые должен выполнить «КАМАЗ», отвечая на эти вызовы, — это вывод на рынок грузовых автомобилей КАМАЗ нового поколения, кардинальная технологическая модернизация, повышение эффективности бизнеса до уровня передовых компаний отрасли.

Сохраняя неизменными стратегические приоритеты развития (ключевые рынки — Россия, позиционирование в среднем ценовом сегменте, развитие интеграции с Daimler), компания скорректировала прогноз продаж (60 тыс. грузовых автомобилей в 2015 году, 80 тысяч — в 2020 году) и выручки (170 млрд рублей и 350 млрд рублей соответственно). Доля продаж за рубежом составит 18% в 2015 году и 25% в 2020 году.

Параметры инвестиционной программы пересмотрены, при этом общая величина инвестиционной программы на период до 2020 года оптимизирована в объёме 62 млрд рублей.

Реализация поставленных задач позволит значительно повысить эффективность бизнеса (рентабельность по ЕBITDA возрастет до 12% к 2015-му и до 14% — к 2020 году) — прежде всего, за счёт освоения выпуска нового высокомаржинального модельного ряда грузовых автомобилей, проведения глубокого технологического реинжиниринга, повышения производительности труда, реализации программы реструктуризации активов.

Девиз стратегии — «Адаптивность. Эффективность. Глобальность» — реализуется в стратегическом видении развития: «КАМАЗ» — национальный отраслевой лидер, крупный международный игрок в партнёрстве с Daimler.

АКТУАЛЬНО

Коррупцию и взяточничество — под запрет

Оградить компанию от противоправных действий со стороны работников ОАО «КАМАЗ», нарушающих кодекс корпоративной этики предприятия, — такова главная задача, которая поставлена перед новой структурой компании «КАМАЗ» — Службой комплаенса.

Само понятие «комплаенс» на «КАМАЗе» — это соответствие деятельности группы организаций ОАО «КАМАЗ», а также работников компании требованиям международного, российского и иностранного законодательства. COMPLIANCE-система, разработанная и утверждённая сегодня в компании,

включает элементы корпоративной культуры, организационной структуры, правила и процедуры, регламентированные внутренними нормативными документами, обеспечивающие соблюдение принципов комплаенса работниками независимо от занимаемой ими должности. Приоритетное направление деятельности комплаенс-системы — противодействие коррупции и легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путём.

Напомним, что под коррупцией сегодня подразумевается злоупотребление служебным положением, дача взятки, её получение или посредничество, коммерческий подкуп, незаконная передача, предложение или обещание вознаграждения от имени или в интересах компании и прочие противоправные действия должностных лиц любого ранга, приносящие вред предприятию. Осуществлять контроль над

неукоснительным соблюдением сотрудниками компании кодекса корпоративной этики будет Служба комплаенса ОАО «КАМАЗ». Мировой опыт показывает, что своевременное отслеживание бизнес-процессов, потенциально подверженных коррупции, позволяет быстро и оперативно пресекать незаконные действия со стороны персонала, не нанося компании большого материального ущерба.

Для того, чтобы оградить «КАМАЗ» от противоправной деятельности, в этот процесс должен быть вовлечён каждый сотрудник. Сообщить о гражданах, нарушающих кодекс корпоративной этики компании или занимающихся незаконными действиями, можно на горячую линию комплаенса по телефону (8552) 37-18-37 или на электронный адрес compliance@kamaz.org. Конфиденциальность всех звонков и сообщений гарантируется.

Смотрите телепрограмму

ВЕСТИ КАМАЗА

В пятницу в 19.45
и в субботу в 12.45
на канале «Рен-ТВ Наб. Челны»

Первый приказ года

В первый рабочий день наступившего года, 14 января, генеральный директор компании по традиции подписал приказ номер один — по качеству. Этим документом утверждаются Цели в области качества на 2013 год, Программа «Качество-2013» (которая включает, в частности, план по совершенствованию самой Системы менеджмента качества), а также составы комиссий — постоянно действующей по качеству, аварийно-технической и комиссии по аттестации технологических процессов в ОАО «КАМАЗ». Главная цель — достижение конкурентоспособного уровня качества продукции и услуг, отвечающих запросам потребителей. Поскольку качество создаётся и обеспечивается на всех этапах жизненного цикла продукции, задача камазовцев состоит в том, чтобы кардинально повысить уровень качества автомобиля, а это, как известно, возможно только при комплексном подходе.

Приказ № 1 определяет и приоритетные мероприятия года. В их числе — формирование новой структуры управления качеством ОАО «КАМАЗ» с учётом опыта концерна «Даймлер» и внедрение комплексной оценки удовлетворенности потребителей.

Над выполнением Программы «Качество-2012» коллектив работал на протяжении прошедших 12 месяцев и добился существенных результатов. В частности, в сравнении с результатами 2011 года, количество дефектов на один проверенный автомобиль (DPV) снизилось на 19%, коэффициент дефектности (АРА) — на 20,7%. На всех заводах созданы и работают 224 KVP-группы, занятые выявлением и решением проблем по качеству. Экономический эффект от их работы составил более 60 млн рублей.

С новым портфелем

В департаменте промышленной безопасности и экологии ОАО «КАМАЗ» новый руководитель — Игорь Степаненко.

Игорь Юрьевич родился в 1958 году, его камазовская биография началась осенью 1975 года в УМНР «КАМАЗмонтаж», где продолжалась 32 года: из слесаря-ремонтника он вырос в генерального директора предприятия. В 1983 году окончил автомеханический техникум, а в 2004-м — Камский политехнический институт. В 2007–2009 годах Игорь Степаненко работает заместителем директора «КАМАЗинструментспецмаша», затем — заместителем главного инженера — директором производства завода двигателей до назначения в сентябре 2012 года заместителем директора литейного завода по ремонту.

Новый участок — очень ответственный, требующий напряжённой работы, — поделился И. Степаненко с «ВК». — Тематика экологии, промышленной безопасности, снижению травматизма уделяет сейчас внимание сам глава государства. Мне достался очень хороший коллектив — буду выполнять поставленные задачи.

Хобби нового директора ДППБиЭ — автомобили и работа на земле.

Прежний руководитель департамента Разин Батыршин сохранил за собой пост главного эколога ОАО «КАМАЗ».

За Lean!

Лауреатом республиканского общественного конкурса «Руководитель года-2012» стал председатель Комитета по развитию Производственной системы «КАМАЗ» Игорь Медведев. Награда присуждена ему в номинации «За внедрение методики «Бережливое производство».

Торжественная церемония состоялась накануне Нового года в Казани в ГТРК «Корстон», её участников приветствовал Президент Татарстана Рустам Минниханов, оценивший минувший год в целом как успешный. Особо отметил он значительный вклад в решение задач экономического развития, в реализацию социальных программ крупных бюджетобразующих компаний — в частности, ОАО «КАМАЗ». Премьер-министр РТ Ильдар Халиков, вручая золотые нагрудные знаки и дипломы лауреатам, заметил, что с каждым годом растёт престиж конкурса, проводимого в Татарстане уже второе десятилетие, и всякий раз всё труднее определять победителей: на это звание в девяти номинациях претендовали более 90 руководителей предприятий и организаций.

Кроме Игоря Петровича Медведева, лауреаты победителей по итогам 2012 года достались ещё трём членам — уже в других номинациях.

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

Знак мастера

Предложения по изменению моделей спецодежды по инициативе мастеров в ближайшее время будут внесены сначала в специальные альбомы, разработанные руководителями КРПС, а затем и в форменную одежду.

Такое решение было принято на последнем в 2012 году заседании Совета мастеров и бригадиров ОАО «КАМАЗ».

После обсуждения презентации, сделанной заместителем председателя Комитета по развитию PSK Владимира Арженцова, мастера провели опрос работников предприятия. Чаще всего камазовцы просят увеличить число карманов, изменить их расположение, добавить к этой детали клапаны, поменять оттенок цвета на более тёмный. Все они будут согласованы в первую очередь со специалистами департамента промышленной безопасности и экологии, а затем с руководством КРПС. Испытания опытных образцов спецодежды на термостойкость и усадку продолжаются.

На совещании также обсуждались варианты знаков отличия мастера. Совет проголосовал за прикрепление на лацкан костюма специального значка с обозначением классности мастера. Новые знаки отличия у младших командиров производства появятся в этом году.

На стадии завершения ещё один проект — деловая книга мастера. Сейчас идёт согласование содержания. Первый тираж выйдет в свет в текущем месяце.

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

«Норматив можно сделать на всё!»

Ольга ЕРАШОВА. Фото: Николай БРИК

Как мы и обещали, в этом номере Томаш Навратил, руководитель проекта «Оптимизация рабочего времени», продолжает отвечать на вопросы, волнующие камазовцев. С этой недели его команда из 11 человек, завершив спотовые наблюдения на заводе двигателей, начинает исследования на прессово-рамном заводе.

— **Господин Навратил, у вас уже есть опыт работы в России? На каких условиях вы работаете на «КАМАЗе»?**

— За три года я раскрутил в России компанию, сделано шесть проектов, в их числе — по заводу «Фольксваген» в Калуге. Здесь я работаю по срочному контракту и являюсь прямым подчинённым Сергея Анатольевича Когогина.

— **А каковы ваши отношения с профсоюзом?**

— У меня была встреча с профсоюзами, мы договорились встречаться регулярно. Профсоюзные деятели поняли, что такие исследования необходимы, и они нас поддерживают.

— **Будут ли проверки в подразделениях гендирекции, исполнительной дирекции, или вы ограничитесь заводами?**

— Проверки в офисах уже происходят — по четырём департаментам гендирекции отчёты подготовлены, и работа продолжается.

— **Часть ли нарушения в трудовых процессах?**

— Очень, но так во всех организациях. Если только 45% времени используется эффективно, это не сильно удивляет. Главное — как быстро организация решает эту проблему, внедряет изменения. Здесь нужно быть очень критичными. Когда экономика в кризисе, есть два пути: или вы — первые, кто предпринимает непопулярные шаги и выживает, или — ещё полгода, и ваша компания обанкротится.

— **Вы знакомы с российским законодательством?**

— Частично знаком. Если в нашем проекте происходит столкновение требований с теми, что предъявляют по закону Ростехнадзор, органы безопасности, — мы всегда делаем корректировки.

— **Это правда, что вы и ваша команда используете провокационные методы, отвлекая внимание людей от работы — притворяетесь больными, спрашиваете, как пройти в библиотеку? Если работник поддался на провокацию, его наказывают. А если человеку на рабочем месте действительно стало плохо — что, теперь к нему никто не должен подойти?**

— Я думаю, это вообще вопрос с другой планеты, аут оф реалити. Или шутка — как на «движках» нам говорили: «Вы наняли таких красивых девушек, что это отвлекает нас от ра-

боты!» На «КАМАЗе», как на каждой фабрике, есть два типа людей. Одному, в принципе, все равно, что за ним 14 дней наблюдают и делают отметки — трудолюбивый человек, наоборот, занят делом и даже хочет, чтобы его в этот момент сфотографировали. Но есть и люди, которые вообще не загружены. Континуальные наблюдения показывают ещё больший резерв. И, кстати, многое сходится с замерами ПСК, со стандартными операционными картами. По нашим наблюдениям, каждый месяц «КАМАЗ» тратит до 80 млн рублей из-за неиспользованного времени. Будет, видимо, больше, потому что пойдём по другим заводам.

— **Говорят, что у вас есть определённые нормативы: 30 секунд на разговор по телефону и три минуты на туалет. Ни в одном нормативном документе «КАМАЗа» это не прописано.**

— Я улыбаюсь. Но представьте цех — 120 человек, 50 тысяч наблюдений в одном большом статистическом файле собрано с отметками. Если половину или часть смены рабочие находятся где-то, а не на своих рабочих местах, — это ненормально. Будем прагматичными. В Чехии мы стараемся сделать нормативы всех деятельностей, не только на производственной линии.

— **Не кажется ли вам, что незагруженность — проблема не работника, а управления и менеджмента?**

— Да, конечно, и «КАМАЗ» очень быстро должен поработать над этим, в частности, при обучении на уровне мастеров. Такой работы было много, но боюсь, больше на теоретическом уровне. Есть очень немногие начальники цехов (перечислить можно на пальцах одной руки), кто свою работу выполняет просто отлично.

АНЕКДОТЫ ОТ ТОМАША

Работали на линии 10 человек, и невозможно было никого сократить. Пока не пришли два китайца. Они не знали, что это невозможно!

— Приезжайте встретить конец света в Набережных Челнах!
— Вы опоздали на 30 лет!

ПУЛЬС «ЕВРО-4»

Финиш перед стартом



Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Николай БРИК

С 1 января вступающий в силу технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техники, выпускаемой на территории Российской Федерации, вредных загрязняющих веществ» предписывает автопроизводителям переходить на выпуск машин, соответствующих стандартам «Евро-4».

Подготовка к выпуску машин нового класса на «КАМАЗе» велась несколько лет. На финишную прямую процесс вышел весной прошлого года. Обработка сборки более экологичных большегрузов велась сначала на стапелях пятого участка цеха сборки оригинальных автомобилей, а потом на конвейере автомобильного завода. Подвести итоги работы корреспондент «ВК» попросил начальника отдела анализа эффективности сборки оригинальных автомобилей этого предприятия Наиля Замалиева.

— **Наиль Гиналович, как вы оцениваете готовность производства к серийной сборке автомобилей «Евро-4»?**

— С мая по ноябрь на автомобильном заводе, по утверждённому плану, были проведены пробные сборки по 50 комплектациям автомобилей класса «Евро-4», в декабре были проведены повторные сборки, на которых проверялись решения, выданные для устранения выявленных замечаний. По

результатам «первого круга» было подано 1072 предложения по улучшению технологичности сборки автомобиля на конвейере, в том числе по устранению конструктивных недочётов и ошибок.

Каждое предложение представителей заводов, конструкторов, технологов обсуждалось на заседаниях комиссии в НТЦ, решения принимались по итогам обсуждения. Особенно активизировалась эта работа во второй половине декабря. Пока не выданы решения по 216 замечаниям.

На заводе продолжается работа по монтажу оборудования. В декабре в дополнение к гайковёртам для затяжки гаек крепления колёс и балансирной подвески сдан в эксплуатацию гайковёрт для затяжки сошки рулевого механизма. Поступили манипуляторы для установки бака нейтральной жидкости и глушителя нейтрализатора, их монтаж намечен на январь. Последний из этой партии оборудования — манипулятор для установки колёс уже

изготовлен и поступит на завод в начале февраля.

— **Где будет организована серийная сборка «Евро-4»?**

— Будут задействованы оба конвейера. Работать будем по привязной схеме: на ГСК-2 будут собираться вездеходы 43502, 65111, 5350, 53504, а остальная линейка автомобилей — на ГСК-1. Автомобили, направляемые на вторую нитку конвейера, полностью готовы к серийной сборке. Нерешённые вопросы остались по тягачам тяжёлого ряда — 5460, 6460, самосвалам 6520, 65201 и бортовому тягачу 6560. Это связано с тем, что опытные сборки по этим моделям проводились в октябре и ноябре, и сейчас ведётся доработка замечаний.

— **Какие изменения, внесённые в конструкцию автомобиля для улучшения его технологичности, вы бы отметили?**

— Технически правильная конструкция обеспечивает не только исключение поломок во время эксплуатации, но и сборку на кон-



— **В отчётах генеральному директору вы показываете и рабочее время управленцев?**

— Конечно, и видим, где дублируются функции. В одном цехе (не буду точно называть, где) одна женщина переписывает заказы, другая делает за ней то же самое. Тетради лежат в метре друг от друга. Другой пример — в дирекции. В плане на октябрь — 11 позиций, дата исполнения — август. Тогда не делайте планов вообще!

— **В российских традициях — кнут и пряник. Вы используете карательные методы. А поощрение?**

— Наш проект сначала был очень жёстко и строго назначен и определён — оптимизация рабочего, выявление неэффективного времени — и предлагает или загрузить больше людей, или сокращать команду, если она загружена наполовину. Следующий шаг — второй проект: система мотивации. За лучшие результаты людям даётся больше денег или других мотивационных стимулов. Но я говорю жёстко: заставьте людей всю смену, всё регламентированное время, работать за те деньги, которые они получают. Когда они будут всё выполнять, укладываясь в это время, начинайте систему мотиваций. Приведу пример. Классик американского менеджмента, Джек Уэлч, делая жёсткую оценку, каждый год находил 10% самых плохих работников. Тем самым обновлялась «кровь», и какой мощнейший стимул это было для оставшихся: мы — самые лучшие. Один из главных инструментов поднять организацию.

Есть рабочие, которые не используют только 8-10% своего регламентированного времени, на двух станках работают. Таких случаев на «движках» — три. Но вот на линии блоков двигателя существует три операции. Если 200 блоков в день производить, это займёт 150 минут в смену, 2,5 часа. А там три человека. Хотите быть конкурентоспособными? Я улыбаюсь: года два — и всё закрыто.

— **Что бы вы сделали, будучи гендиректором «КАМАЗа»?**

— «КАМАЗ» — гигант, но первое — я бы заходил к людям не через коммуникации. И очень жёстко привлекал своих подчинённых к ответственности. Не надо читать долгие регламенты. У каждого есть менеджмент: план — факт. В Чехии было так: я взял микрофон и сказал двум тысячам человек, что в течение полутора часов из них уйдёт. Без телодвижений. Мы в четыре раза повысили производительность труда. 5 млн крон было на счёте фабрики, 30 млн нужно было на зарплату. Через три года на счёте лежало 15 млн долларов, и половина людей работала. Я гордился этим проектом.

— **Ваши первые впечатления на «КАМАЗе» подтвердились, углубились?**

— Из впечатлений на «движках» меня в хорошем смысле слова шокировало, на каком уровне, на первый взгляд, внедрена ПСК: чистота, Запад! Но... немножко всё это напоминает потёмкинскую деревню. Если начальник склада на вопрос: «Сколько у вас запасов?» отвечает: «Я не знаю». Или (так бывает часто) начальник цеха называет одно число работающих, а количество пропусков в ОТиЗ — иное.

— **На «КАМАЗе» есть и творческие профессии. Как быть с замерами по ним?**

— При любой работе существуют определённые объём и время, в течение которого она должна быть выполнена. Норматив можно сделать на всё в жизни (она, кстати, тоже лимитирована). Есть творческие позиции, которых мы не касаемся, но есть и такие, когда нам говорят, что люди «думают». Если думать 80% времени — это слишком дорого и, наверное, можно уже что-то придумать! КАМАЗ — не ракетоплан на Луну. Это грузовик, который производит немцы, китайцы.

У вас ещё живы принципы старых времён — всеобщая занятость, штатное расписание. Которое вообще-то должно меняться в зависимости от плана выпуска автомобилей. Но ваш генеральный директор понимает, в каком жёстком кризисном состоянии находится мир — думаю, второго такого человека, который так хорошо знает внешний рынок, у вас нет. Повторюсь: кто не делает большие шаги первым, вторым, — не переживёт. Он это очень хорошо знает.



Автомобили класса «Евро-4» собираются на одном конвейере со всеми остальными

вейере с минимальными затратами.

Один из наиболее сложных узлов автомобиль «Евро-4» — система нейтрализации, состоящая из большого числа комплектующих. По нашему предложению вся номенклатура была объединена в один блок и теперь собирается на отдельном участке. Это решение позволило нам улучшить качество сборки и значительно сократить время установки узла на конвейере.

Трудоёмкой была также операция по установке шумоизоляционного экрана. Внедрение быстросъемных замков уменьшило время монтажа.

В ходе работы было найдено много интересных инженерных решений. Общая сумма всех находок позволила вписаться в такт 240 секунд и максимально приблизить процесс сборки к технологии, по которой собираются модели грузовиков других классов.

— **Освоение процесса сборки автомобилей «Евро-**

4» впервые шло в режиме конвейера...

— В массовой закладке автомобилей нового класса под серийную сборку есть свои плюсы и минусы. При освоении на конвейере сразу видны не только проблемы, но и технологичность конструкции, её адаптивность к существующей технологии сборки, — и это главное преимущество нового формата, который был применён на нашем заводе. Второй плюс — активное участие в процессе работников цеха, они не только все вместе участвуют в сборке новой модели, но и предлагают свои варианты по её улучшению.

Во время сборки на конвейере опытных образцов возникало множество ситуаций, когда невозможно установить деталь из-за её конструктивной особенности на обозначенной позиции в определённый период времени. Дальнейшее движение конвейера часто усугубляет положение, что приводит к сходу недоукомплектованного автомобиля. Досборка в таких случаях

осуществляется уже вне конвейера.

— **Нерешённые задачи остались?**

— С опозданием придут на завод стелды для заправки гидросистем автомобиля, из-за этого пришлось сдвинуть сроки их монтажа на два месяца. Имеющееся у нас оборудование может производить эту операцию, в том числе и на автомобилях класса «Евро-4». Установки, которых мы ждём, позволят перейти на новый уровень качества заправки систем.

К сожалению, мы не успели завершить отработку замечаний по линейке тяжёлых автомобилей. В первую очередь это касается КАМАЗов-6520, 65201 с двигателем Cummins мощностью 400 л.с. Дело в том, что мы ранее не собирали автомобили с таким силовым агрегатом, это делали наши коллеги с РИАТа. Но, я думаю, эти обстоятельства не повлияют на успешный старт серийного выпуска автомобилей нового класса.

СЛАВНАЯ ДАТА

Гузель ГАТИНА. Фото: Николай БРИК

Устин Иосифович Гессер в представлении не нуждается. Камазовцу, внесшему весомый вклад в становление и развитие инструментального производства автогиганта, на этой неделе исполняется не много ни мало — 85 лет. Человек, которого весь «КАМАЗ» знает как опытного производственника, в преддверии юбилея поделился с нами мыслями о семье и о жизни. Мы увидели в нём не привычного всем Технарца с большой буквы, а семьянина, счастливого отца и прадеда, человека, нашедшего своё призвание в жизни.



СПРАВКА

Устин Иосифович Гессер

Родился 18 января 1928 года. Окончил вечернее отделение Алтайского института сельскохозяйственного машиностроения в 1956 году. С 1950 по 1972 год работал на Алтайском тракторном заводе, от сменного мастера вырос до начальника инструментально-производственного корпуса. В 1972 году принят на ремонтно-инструментальный завод «КАМАЗ» заместителем главного инженера. В 1986 году стал главным инженером и главным экспертом завода, в 1993-м — заместителем директора — начальником отдела технического контроля ПФ «КАМАЗинструмент», в 1996-м — заместителем генерального управляющего по качеству «КАМАЗинструментспецмаш». С 1998 по 2011 год занимал должность заместителя генерального директора ОАО «КИСМ». С 2009 года работает консультантом директора РИЗ.
Звания:
 «Ударник строительства КАМАЗа» (1988 г.), «Заслуженный инструментальщик КАМАЗа» (1987 г.), Почётный гражданин г. Наб. Челны (2001 г.).
Награды:
 Орден Трудового Красного Знамени (1971 г.), орден «Знак Почёта» (1977 г.), орден Дружбы народов (1981 г.), несколько медалей, премия Совета Министров СССР (1985 г.).

Уникум в работе и в жизни

Настроение в преддверии юбилея обычное, и чувствую себя замечательно. В 50, конечно, было лучше. Всегда лучше, когда тебе 20, 30, 40 или 50. Но ничего, и в моём возрасте есть масса плюсов, самый главный из которых — большой опыт, жизненный и профессиональный.

Родился я в Одесской области. В 1941 году, в начале войны, нашу семью эвакуировали в Томскую область. Потом я жил в Алтайском крае, затем попал в Татарстан. Своим домом всё же считаю место, где родился, украинский город Болград. Я не был там уже с 1970 года. К сожалению, не осталось там ни родственников, ни знакомых. Всех расстреляли в начале войны. Из всех мест, где я жил, в Челнах я чувствую себя лучше всего. И климат, и инфраструктура, и люди — всё мне по душе, всё здесь нравится.

Сейчас я гораздо меньше, чем раньше, хожу пешком. Каждое утро я прохожу от мэрии до трамвайных путей в 30-м комплексе. Я так привык. И в выходные немало времени провожу на свежем воздухе. Зимние морозы этому не помеха. Одеюсь потеплей, выйди в лес, посмотри

на деревья, подыши свежим воздухом. Отличный отдых. Спортом я уже не занимаюсь. Раньше был футбол, волейбол, бег, катание на лыжах, велосипед. Сейчас ограничился ходьбой. Правда, как-то по глупости начал делать упражнения, которые делал лет 50 тому назад, и меня скрутило. Пришлось после этого полежать в больнице. Больше я не экспериментирую, хотя до сих пор держу в кабинете гантели.

Свободного времени у меня практически нет и никогда не было. Я всегда был полностью погружён в работу. Сейчас для развития памяти занимаюсь изучением английского языка. И когда на завод приезжают иностранные гости, могу с ними пообщаться.

Мой единственный сын — заслуженный врач республики, заведует отделением реанимации в одной из челянинских больниц. Я всегда желал сыну найти своё место в жизни, занятие по душе. Профессия медика он выбрал самостоятельно. Сноха моя тоже медик, так что по инженерной линии династии не получилось. Но я не жалею.

У сына две дочки, которые тоже имеют медицинское

образование и воспитывают четырёх моих правнуков. Я богатый. Самому младшему правнуку год, старшему — 11 лет, он ходит на айквидо и занимает первое место среди казанских школьников по немецкому языку. Правнуки живут в Казани и Москве. Так что видятся с ними приходится не часто, но мы общаемся по скайпу. Они мне стихи рассказывают.

Всей семьёй собираемся не часто, даже по случаю моего юбилея праздника большого не будет. Дело в том, что я не придаю этому большого значения. И предыдущие юбилеи я не отмечал. А вот действительно важная дата была, когда меня в первый раз назначили мастером. Мне было 16 лет, я работал лесорубом в одном из лесхозов Шегарского района Томской области. Тогда я получил первый опыт руководства людьми. Дата — когда освоил профессию токаря, работая в инструментальном цехе Томского инструментального завода, эвакуированного из Москвы. Моим наставником был замечательный человек, высококлассный московский токарь-универсал Иван Иванович Иванюк. А работала мы на токарно-универсальном станке ДИП-200 (расшифровывалось как «догнать

и перегнуть»), понятно кого). Ещё одна дата связана с окончанием техникума в 1950 году. Важной была и защита диплома с отличием, благодаря которому я переехал на работу в Алтайский край... Много было значимых событий, и все они в основном связаны с профессиональной деятельностью.

системы 5С, ТРМ. Среди лидеров по внедрению есть молодая женщина Венера Степанищева, шлифовщик 4-го разряда цеха по изготовлению режущего инструмента. У неё идеальный порядок. На стенде передовиков, в одном ряду с опытнейшими работниками завода, ветеранами, висит и фотография Венеры.

Я верю в нашу молодёжь и вижу в ней будущее завода и автогиганта.

У меня есть один жизненный принцип, которому следую сам и другим советую: выбирать то, что тебе по душе, и старайся делать свою работу так, чтоб было хорошо и тебе, и окружающим. Ведь человек счастлив тогда, когда он нужен обществу.

ПРЕСС-ПОРТРЕТ

Проекты личные, дело — общее

Окончание. Начало на стр. 1

Невозможное возможно

Когда директор ПРЗ Александр Рыбаков взялся за проект «Повышение эффективности процессов изготовления основных узлов», сверхурочные работы ввиду нестабильной производительности основных линий на заводе, что называется, «зашкаливали». Поэтому для его реализации сразу же были избраны основные процессы: в цехе сборки рам (на двух конвейерах), в цехе штамповки деталей рам (на участке штамповки лонжерона), в цехе шасси (на участке сборки-сварки топливного бака), в цехе сборки-сварки кабин (на участке общей сборки-сварки кабин), в цехе окраски кабин (на линии DURR), в пресовом цехе (на линии изготовления балки картера). Уже простое перечисление гово-

рит о том, что в реализации проекта участвовали практически все руководители завода, специалисты PSK, технологической службы, отдела организации труда и, конечно же, непосредственные исполнители на производстве.

Парадокс в том, что, держа в уме плановые расходы на ремонт и модернизацию, прикинув, как эффективнее ими распорядиться, новый руководитель ПРЗ пришёл к выводу, что собственно личный проект реализовать возможно вообще с... нулевыми затратами. Самым главным было, определившись с приоритетами, качественно использовать принципы и инструменты PSK, знания и потенциал персонала. Максимально грамотная организация работы оборудования и рациональное использование рабочего времени, производство продукции именно в это, доступное время, стали основными задачами.

Тот факт, что удалось минимизировать пресловутые сверхурочные, — эффект, который сегодня можно считать осязаемым. Годовой экономический эффект от этого «абсолютно беззатратного» проекта — 15 миллионов рублей. Первые два месяца его «промышленной эксплуатации» уже подтвердили два с половиной миллиона рублей. Но, считает сам руководитель, важность не только в денежном «эквиваленте», но и в поддержке философии PSK, в том, что персонал — как основной, так и вспомогательный — оказался вовлечён в постоянное, непрерывное изменение к лучшему. Состоялось и «погружение» вспомогательного персонала в проблемы гембы.

Лучшие практики на ПРЗ намерены транслировать и в других подразделениях. В 2013 году проект Рыбакова также получит продолжение с привязкой к корпоративному проекту «Синхронизация потоков изготовления грузового автомобиля», заказчиком которого выступает первый заместитель генерального директора ОАО «КАМАЗ» — исполнительный директор Юрий Ключков.

Подводя черту, нельзя не отметить: все методы и инструменты PSK — стандартные. Но успешность личных проектов во многом определяется тем, насколько значимы в общем деле считает их руководитель сам лично. Это значит: роль личности в нашей камазовской истории по-прежнему актуальна.



На участке общей сборки-сварки кабин обеспечена стабильная подача сжатого воздуха, добавлены подвески в систему ПТК, исключены задержки линии из-за дефектовки, изменены программы сварки, проводится постоянное обследование оборудования

ТЕХНОЛОГИИ

Эффективная экономия

На насосной станции хозяйственно-питьевого водоснабжения станции очистки воды продолжается работа по модернизации и обновлению оборудования. Усовершенствование системы производится для повышения энергоэффективности и снижения затрат.

На протяжении последних лет постоянно снижается потребление воды населением и промышленными предприятиями. В экономии ценного ресурса заинтересован и коллектив ЗАО «Челныводоканал», ведь от отношения к воде зависит состояние окружающей природы. Между тем водоснабжение — бизнес весьма затратный и энергоёмкий, повысить его эффективность призвана модернизация основного насосного оборудования.

Из-за значительной разницы параметров водоснабжения районов города и промышленной зоны было принято решение о разделении основного коллектора насосной станции второго подъёма. В декабре 2012 года в зоне, которая снабжает водой юго-западный район города, вместо двух насосных агрегатов с электродвигателями мощностью 1250 кВт были смонтированы агрегаты с двигателями 500 кВт,

оснащенные высоковольтным частотно-регулируемым приводом. В зоне, которая подаёт воду в Новый город и промзону, установили агрегаты мощностью 800 кВт, также оснащённые устройством ЧРП. Эксплуатация подобного привода на насосной станции производственного водоснабжения в течение года уже доказала свою энергоэффективность. Теперь и на хозяйственно-питьевом водоснабжении отпала необходимость регулировать расход и давление в сети путём прикрытия или открытия затворов, сейчас это осуществляется изменением частоты вращения высоковольтных электродвигателей.

Новые технологии позволили не только снизить затраты на электроэнергию — ожидаемый экономический эффект составит 20% от годового расхода, но и уменьшить количество порывов в распределительной сети.

ЗНАЙ НАШИХ!

Путёвка в Общественную палату

Указом Президента Республики Татарстан Рустама Минниханова членом Общественной палаты утверждён председатель профсоюзного комитета ОАО «КАМАЗ» Гумер Нуретдинов.

Этот институт гражданского общества формируется каждые два года. В новый состав своих претендентов делегируют президент Татарстана, Государственный Совет РТ и Общественная палата действующего состава в равном количестве (по 20 человек). Состав каждого нового состава должен быть изменён не менее чем на 50%.

В состав Общественной палаты РТ Гумер Хасанович направляется в четвёртый раз, причем три предыдущих срока он из-

бирался заместителем председателя. По итогам работы предыдущего срока Гумер Нуретдинов был награждён Благодарностью Общественной палаты Российской Федерации за большой вклад в развитие институтов гражданского общества.

Кроме Г.Х. Нуретдинова в состав Общественной палаты РТ от Набережных Челнов вошли учредитель и директор благотворительного фонда охраны здоровья и защиты прав граждан Тимур Исламов, педагог допол-

нительного образования муниципального автономного учреждения «Молодёжный центр «Орион», представляющий Некоммерческое партнёрство «Союз независимых предпринимателей — Компания «Скайнэт» Константин Мамаков, а также учредитель и финансовый директор ООО «Проминдустрия» Николай Атласов.

Первое заседание общественной палаты РТ состоится 21 января. Участие в нём примет президент РТ.

СОЦИАЛЬНЫЙ МОНИТОР

Что за тарифом?

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Комиссия по социально-экономической работе профсоюзного комитета работников ОАО «КАМАЗ» в конце прошлого года провела проверку выполнения тарифного соглашения на заводе двигателей.

В поле зрения ревизоров, проводивших плановую проверку, в рамках контроля за выполнением коллективного договора попали нормативные документы по оплате труда персонала, табель явок дизелистов и расчётные листки работников. Располагая сведениями о положении на других предприятиях, комиссия сделала несколько выводов о работе механизмов, регулирующих вопросы оплаты труда на «КАМАЗе».

— Количество отработанного сверхурочного времени на заводе двигателей не превышает нормативов, предусмотренных ТК РФ. Положение по оплате труда в целом соответствует нормативным документам ОАО «КАМАЗ», но есть несколько нюансов, — заявил на заседании президиума профкома ОАО «КАМАЗ» заведующий отделом социально-экономической работы и охраны труда профкома ОАО «КАМАЗ» Владимир Алешков. — Так, в по-

ложении по оплате труда мастеров, как и на других предприятиях корпорации, предусмотрено три уровня классности — мастер, мастер 2-го класса, мастер 1-го класса. Чтобы повысить квалификацию, младшим командирам производства необходимо отработать определённое время и успешно пройти переквалификацию. Для стимулирования наиболее перспективных руководителей на этом предприятии предусмотрели гибкую выплату надбавок за классность. Причём «вилка» имеет существенный диапазон — верхний предел нижнего класса достигает нижнего предела верхнего класса.

На ОАО «КАМАЗ» есть конвейеры на заводе двигателей, автомобильном и пресово-рамном заводах, но, проверив нормативные документы о стимулировании и охране труда на них персонала, комиссия сделала вывод — единого

положения по доплате за работу на рабочих местах с принудительным ритмом в корпорации нет.

Ознакомившись комиссией и с Положением по премированию РСИС завода на основе КРП, которое в пилотном режиме работает с октября 2011 года. Оно распространяется на всех руководителей, специалистов и служащих цехов и отделов. Каждое подразделение завода в зависимости от намеченной цели и поставленных задач разрабатывает матрицу своих конкретных индикативных показателей. Если один из них не выполняется, выявляются проблемные места, проводится анализ и разрабатываются корректирующие мероприятия. Если перед коллективом поставлены новые задачи, то матрица дополняется соответствующими показателями.

Пока отчётность по выполнению показателей вы-

полняется в программе Excel. Сейчас разрабатывается программное обеспечение, которое бы позволило автоматизированно интегрировать отчёты по показателям выполнения системы КРП с расчётом премии подразделений. В наступившем году по этой методике рассчитывать заработную плату РСИС будут и другие предприятия «КАМАЗа», а затем эта практика будет распространена и на подразделения компании.

Президиум профкома рекомендовал службе трудовых отношений и развития персонала ОАО «КАМАЗ» разработать единое положение по доплатам за стаж на рабочих местах с принудительным ритмом, а в положении «Об оплате мастеров и старших мастеров» рассмотреть целесообразность (в пределах установленной классности) применения гибкого стимулирования. При этом профсоюзным комитетам взять на контроль выполнение приказа-постановления «О материальном стимулировании работников ОАО «КАМАЗ» за повышение эффективности труда» и использование рабочего времени сверх установленной продолжительности и привлечение к работе в выходные и праздничные дни.

ХРОНИКА ПОТЕРЬ

Наладка не в лад

Во второй половине декабря на «КАМАЗе» произошли два несчастных случая.

Наладчик КПК-1 кузнечного завода 14 декабря при установке штампа уронил его на руку. Результатом неосторожности — ампутация ногтевой фаланги второго пальца и закрытый перелом третьего пальца правой кисти. Огнеупорщик производства чугунового литья 27 декабря наводил порядок на территории возле печи выдержки. При укладке листов фанеры в тару он случайно задел ими заслонку печи, уронив её себе на ногу. Предварительный диагноз — закрытый перелом наружной лодыжки левой голени.

Всего в декабре травмировались пятеро работников предприятий компании, а с начала 2012 года на производстве произошло 84 несчастных случая. В 2011 году было зарегистрировано 89 происшествий.

УВЛЕЧЕНИЯ

«Оч. умелые ручки» Юлии Лапицкой

Рената АРЕФЬЕВА

Куклы — не только детская забава. В этом нас убедила Юлия Лапицкая, оператор ЭВМ литейного завода. Конечно, наша героиня уже давно живёт не в мире выдуманных персонажей. Однако, не желая протаться с тёплыми детскими воспоминаниями, она нашла себе занятие, которое позволяет никогда не закрывать дверь в детство, — создание кукол. Но куклы — не единственное увлечение нашей героини.

Отвечая на вопрос: «Чем вы занимаетесь в свободное время?», Юлия Лапицкая слегка терется. Это не удивительно, потому что наша героиня занимается... всем: и сафеток крючком к раскладке навязет, и деткам распашонок нашьёт, и дом к приходу гостей вышивкой украсит, и на бракосочетание друзей свадебные аксессуары смастерит.

Такой присущей не многим всесторонней заинтересованности Юля отличалась с раннего детства, которое, как она признаётся, было совсем обычным, советским. А что такое советское детство? Это множество дворовых клубов, подвижных игр, увлекательных книжек, а в случае нашей героини и шитьё. За умение всё делать своими руками Юлия благодарит бабушку, ставшую родоначальницей большой любви внучки к рукоделию в разных его ипостасях. Наша героиня вспоминает, что начинала в качестве швеи одежды для своих кукол, а в итоге стала дизайнером,

модельером и портной для себя самой.

И эта заинтересованность следует за Юлией на протяжении всей жизни. В тельнячке «КАМАЗ» она получила диплом оператора ЭВМ, чуть позже стала бухгалтером-экономистом, окончив Уральский машиностроительный колледж.



Желание всё знать и уметь занесло Лапицкую в Казань, где она постигала мастерство художника-декоратора, но, к сожалению, не окончила учёбу. Нашей героине довелось поучиться и на факультете истории и психологии в пединституте Ярославля. Сейчас Юлия вспоминает

свои маленькие неудачи с улыбочкой и считает, что лучше пробовать и ошибаться, чем сидеть на одном месте. К тому же сильно расстраиваться ей никогда не приходилось, ведь она состоялась в качестве заботливой жены и любящей матери двоих детей. Но вернёмся к золотым рукам Юлии...

Основа творчества — фантазия мастера. А этого у Юлии Лапицкой хоть отбавляй!

Не будем лукавить, почти всем выходящим из советского времени приходилось самостоятельно шить и вязать одежду. Этому способствовал тогдашний дефицит. Поэтому уметь обращаться с иглой и спицами сегодня удивишь не многих. Но, как оказалось, у Лапицкой



Каждая куклолка имеет свой характер

возможно, ведь основа творчества — фантазия мастера. А этого у Юлии хоть отбавляй, стоит только взглянуть на её уникальные творения.

— Порой не успеваю сама за собой, — признаётся умильница, — ведь так много хочется познать! Недавно наша семья приобрела 31 сотку земли, что и стало моим весенне-летне-осенним увлечением (смеётся). Мне очень нравится заниматься ландшафтными дизайном, облагораживать участок и помогать мужу в строительстве дома. Зимой полностью отдаюсь детям. Сейчас, к примеру, украшаю вышивкой купальник дочери — она занимается синхронным плаванием, а сыну активно передаю свои навыки рукодельного мастерства — он хочет стать строителем-архитектором и учится в школе искусств.

Своими куклами Лапицкая выезжает на выставки. Например, этим летом наша рукодельница участвовала в Спасской ярмарке в Елабуге. Куклолки Юлии не остались без внимания и все нашли себе новых хозяев.

возможно, ведь основа творчества — фантазия мастера. А этого у Юлии хоть отбавляй, стоит только взглянуть на её уникальные творения.

— Порой не успеваю сама за собой, — признаётся умильница, — ведь так много хочется познать! Недавно наша семья приобрела 31 сотку земли, что и стало моим весенне-летне-осенним увлечением (смеётся). Мне очень нравится заниматься ландшафтными дизайном, облагораживать участок и помогать мужу в строительстве дома. Зимой полностью отдаюсь детям. Сейчас, к примеру, украшаю вышивкой купальник дочери — она занимается синхронным плаванием, а сыну активно передаю свои навыки рукодельного мастерства — он хочет стать строителем-архитектором и учится в школе искусств.

Своими куклами Лапицкая выезжает на выставки. Например, этим летом наша рукодельница участвовала в Спасской ярмарке в Елабуге. Куклолки Юлии не остались без внимания и все нашли себе новых хозяев.

СПОРТПЛОЩАДКА

Как рождаются победы?

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Николай БРИК

После многолетнего господства на спортивном пьедестале «КАМАЗа» команде литейного завода пришлось уступить место дизелистам, которые шли к своей победе два последних года. Третье место заняли прессоворамки. Итоги Спартакиады-2012, организованной профсоюзным комитетом ОАО «КАМАЗ», были оглашены накануне Нового года, где кубками и почётными грамотами отмечались успехи других команд.

После того как спортивные страсти улеглись, корреспондент «ВК» вместе с главным судьёй соревнований, заведующим орготделом и работником с молодёжкой профкома ОАО «КАМАЗ» Рафисом Харисовым проанализировал достижения спортивного движения работников компании.

— Рафис Ахтамович, в этом году изменилась как программа соревнований Спартакиады, так и правила их проведения. Как отразились нововведения на результатах соревнований?

— Изменения коснулись организации соревнований по всем видам спорта. Если раньше итоги подводились в каждой из двух групп команд предприятий — численностью свыше двух тысяч человек и до двух тысяч человек, то в этом году впервые была составлена общая турнирная таблица. Оргкомитет рассчитывал на обострение конкуренции и повышение зрелищности соревнований, ведь подчас команды малочисленных предприятий сильнее заводских. Ожидания оправдались. В таких масштабных соревнованиях, как первенство по большому футболу, победил кузнечный завод, обошедший в финале



Рафис Харисов: «Большинство камазовских спортсменов можно назвать универсалами — они активно участвуют в лыжных гонках, кроссе, первенствах по волейболу и баскетболу»

завод двигателей, а в споре за третье место «Челныводоканал» обыграл литейщиков. В настольном теннисе победу одержала команда немногочисленной организации центра информационных и коммуникационных технологий, в лыжных гонках первыми были спортсмены из Филиала по ПФО ФГУП «ВООП РФ», в волейболе и плавании серебро завоевала команда НТЦ. Если говорить о становлении звёзд, то оно чаще всего происходит, как правило, в учебных заведениях. Спартакиада необходима для привлечения наших работ-

ников, членов профсоюза, к здоровому образу жизни, к регулярным занятиям физкультурой и спортом. Одна из задач профсоюза — создание условий для полноценного отдыха камазовцев после тяжёлой работы.

— На пьедестал опять взошли дизелисты, литейщики и прессоворамки. Состав лидеров не меняется последние три года...

— Отвечать победу дизелистам в этом году было непросто. В течение всей Спартакиады лидировал литейный завод, но под занавес, на соревнованиях по настольному теннису и плаванию, они показали не лучший результат и в итоге чуть не лишились даже второго места.

— Что бы вы порекомендовали новичкам?

— Нужно принимать участие во всех видах спорта независимо от уровня подготовки. Какой бы результат ни показала команда, она всё равно отвоюет свои заработанные очки, а значит, продвинется вверх в турнирной таблице. Если сложно собрать команду, можно начать с выступлений отдельных спортсменов, которые могут занять призовые места в личном первенстве. Успех заражает и заражает на новые достижения!

РАЛЛИ-РЕЙД

Триумф «синей армады» в Африке

В наступившем 2013 году команда «КАМАЗ-мастер» одержала свою первую победу. Молодой экипаж в составе Антона Шибалова, Дмитрия Сотникова и Евгения Яковлева сумел привести спортивный КАМАЗ на первую ступень грузового зачёта гонки Africa Race.



Антон Шибалов, Дмитрий Сотников и Евгений Яковлева к уверенной победе привёл наставник Василий Квачёв (слева)

В прекрасном дебюте в африканской гонке приняли участие 12 членов команды, а руководил «спецназом» (так Владимир Чагин назвал парней, полетевших покорять африканское бездорожье) Василий Квачёв, замдиректора по испытаниям команды «КАМАЗ-мастер». Однако прежде чем дюжина наших спортсменов приземлилась в аэропорту Бегшево, им пришлось преодолеть немало испытаний на Чёрном континенте. «Африка очень отличается от Америки. Если сравнивать маршрут американского «Дакара» с классическим, по которому проходит африканская гонка, то можно сказать совершенно точно, что в Африке всё серьёзнее и сложнее», — предупредил спортсменов перед стартом Семён Якубов, приехавший в Африку поддержать ребят и лично понаблюдать за гонкой.

Первый этап ралли сразу заставил участников приспосабливаться к часто меняющемуся дорожному покрытию. Скоростной участок, камни, затем песок, снова камни и песок, после чего большая пустыня, а потом снова скоростной участок. «По всей трассе были камни, много-много камней. Это было самое сложное, — прокомментировал пилот экипажа «КАМАЗ-мастер» Антон Шибалов. — Песок мы проехали на одном

дыхании, мы и последнее видели, а на камнях осторожничали. Я поставил себе цель колёса сберечь. Но как ни бегри, от потери колёса никто не застрахован. Скалы торчат по краям на горных спусках, где-то там и порезали колесо, но нам повезло, и мы доехали до финиша». И не просто доехали, а финишировали первыми в грузовом зачёте, вторым прибыл МАН единственной женщины-пилота на гонке Элизабет Жасинто, третьей — «Скания» Миклош Ковач.

К экватору гонки положение в турнирной таблице практически не изменилось. Участники разместились в ней очень плотно, что говорит об их высоком мастерстве. Из мотоциклистов, в одиночку сражающихся с африканским бездорожьем, до середины гонки добрались лишь 60% от первоначального состава. А в грузовиках хорошо шли, всевозможная соперничая с джипами, экипаж «КАМАЗ-мастера», Элизабет Жасинто и трёхкратный победитель «Дакара» и двукратный победитель Africa Race чех Томас Томечек. «Результат на этом этапе несколько неожиданный, но весьма приятный, — такое общее мнение чешинской команды. — Наша задача — сохранить автомобиль и доехать до финиша. Хотя, конечно, мы не против верхних строк в спортивной классификации,

но это лишь производная от первой задачи».

На завершающих этапах гонки спортсменов ждали коварные мавританские пески, которые серьёзно перетасовали турнирную таблицу. «Марокканские пески мы знаем, но мавританские увидели впервые, — поделился Антон Шибалов. — Безобидные на вид дюнки странноватого серого цвета создали массу сложностей, оказавшись очень вязкими. Обычно мы ездим в песках с давлением в шинах две атмосферы. А тут приходилось до полупора спускаться, иногда даже до единицы, когда машина застревала. Но сегодня повезло, не копали. Видели по пути застрявшие джипы, встретили мотоциклиста, одного из лидеров, и потом следов перед нами вообще не было».

Перед нашим КАМАЗом не было следов уже и до самого конца гонки. Результат превысил ожидания: челинцы — первые в грузовом зачёте, вторые — в абсолютном (ребята уступили лишь багги Жан-Луи Шлессера), а машина в отличном состоянии. Кажется, случилось деяво: вновь в «Дакаре» КАМАЗы с развевающимися флагами России и Татарстана, и вновь с победой. Только одно отличие — в кабине молодое поколение команды «КАМАЗ-мастер», решительное заявившее о себе. Можно

с уверенностью говорить о том, что легендарная команда — кузница кадров для автоспорта. Без сомнения, школа, которую прошли Антон Шибалов, Дмитрий Сотников и Евгений Яковлев, уникальна и невероятно эффективна. Удивляло матерых гонщиков не то, что КАМАЗ уверенно идёт к подиуму, а то, как профессионально действуют молодые ребята, у которых за плечами лишь чемпионаты России и «Шёлковый путь».

В аэропорту Бегшево победителей ждали поздравления не только от близких. Телеграмму прислал основатель команды Семён Якубов. «Ваш результат ещё раз подтверждает силу школы «КАМАЗ-мастера» и профессиональное мастерство учителей и учеников, силу духа и сплочённость команды», — говорится в послании. Члены команды «КАМАЗ-мастера», находящиеся сейчас в Южной Америке на «Дакаре», в свою очередь, передали триумфаторам видеопоздравление. «Очень рад, что Африка была доброжелательна к нашей команде, — говорит в нём руководитель «КАМАЗ-мастера» Владимир Чагин. — Это первая победа команды в 2013 году. Молодцы, ребята. Так держать! Вы сделали все, что мы от вас ждали, и даже больше».

По материалам сайта www.kamazmaster.ru

«ДАКАР-2013»

Покорители эргов

Если для африканского «спецназа» всё уже позади, то для кадаровской «армии» наступают самые ответственные этапы. До окончания гонки в Южной Америке остаётся четыре дня. Лучший результат из экипажей «КАМАЗ-мастера» показывает Эдуард Николаев, по итогам десяти этапов он занимает первое место. Не отстают и другие экипажи. Однако «Дакар» известен своей непредсказуемостью, поэтому нашим ребятам нельзя расслабляться.

Армия «КАМАЗ-мастера» представлена на «Дакаре» четырьмя экипажами. В стартовом списке грузового зачёта российские машины посеяны под номерами: 501 — Эдуард Николаев, Сергей Савостин, Владимир Рыбаков, 505 — Айрат Мардеев, Айдар Беляев, Антон Мирный, 510 — Андрей Каргинов, Андрей Моисев, Игорь Девяткин, 532 — Ильгизар Мардеев, Вячеслав Мизюков, Алмаз Хисамиев. Кроме того, «КАМАЗ-мастер» осуществляет техническую поддержку экипажа казахстанской команды Артура Ардавичуса, выступающей на КАМАЗе под номером 517.

Первые же километры гонки показали, что наши ребята настроены по-боевому. Хотя болельщиков не очень радовали результаты первых этапов, но, как отметил руководитель команды Владимир Чагин, пилоты показали, что способны ехать в темпе лидеров грузового зачёта. Второй день гонки не обошёлся без технических проблем: на машине Андрея Каргинова почти в самом начале спешастика вышло из строя сцепление. Экипаж Каргинова и подоспевший к нему экипаж Ильгизара Мардеева потеряли почти час на то, чтобы хоть что-то продолжить движение.

Страсти накалялись постепенно. Эрг (так называют арабы своё песчаное



Штурм песчаного моря

море), многочисленные дюны которого пришлось штурмовать экипажам, принёс немало испытаний для техники и спортсменов. «Лидеры идут плотной группой», — таковы первые известия с трассы на третьем этапе. Сразу за Де Роем на финиш приходит КАМАЗ Эдуарда Николаева с отставанием меньше полупора минут. Айрат Мардеев шестой, экипаж Каргинова седьмой.

На старте грузового дня гонки вышло 68 грузовиков из 75, принявших старт в Лиме. Неплохой процент, но шестой этап подкорректировал эту статистику. Грузовик опытного Ханса Стейси, пытавшегося преодолеть высокую дюну, перевернулся через кабину и остался лежать на крыше. До финиша он добрался своим ходом, но всё же не смог продолжить участие в гонке. Не удалось избежать проблем экипажу Айрата Мардеева, маши-

на повисла на одной из дюн. К счастью, на выручку пришёл Каргинов, и эта остановка не помешала экипажу быть вторым на этапе. Он отстал от лидера Жерара Де Роя всего на 34 секунды.

«Вследствие технических неполадок почти сразу же после старта встал грузовик

Жерара Де Роя — поломка турбины и проблемы с рулевым управлением», — извести, пришедшие 14 января, подтверждают коварный нрав «Дакара». В итоге голландец отстал от победителя этапа Алеша Лопрайса почти на полтора часа. Третье время показал пилот «КАМАЗ-мастера» Андрей Каргинов. Но безусловным героем дня организаторы гонки признали Эдуарда Николаева. Несмотря на то, что россиянин всего лишь шестой по итогам этапа, он выходит на первую строчку классификации грузового зачёта по итогам девяти этапов ралли, опережая ближайшего преследователя чеха Мартина Коломны на 17 минут 56 секунд.

Десятый день ралли упрочил положение Николаева в турнирной таблице и принёс победу на этапе Андрею Каргинову. Пилоты «КАМАЗ-мастера» подарили российским болельщикам ещё один хороший день, но впереди сложные песчаные этапы, на которых может произойти всё, что угодно. И никто из соперников пока не теряет надежды на подиум в Сантьяго.

«Дакар-2013» в цифрах

- ▶ Протяжённость маршрута — более 8000 км, включая 4100 км скоростных участков;
- ▶ 459 экипажей из 53 стран на старте: 155 джипов, 75 грузовиков, 189 мотоциклов, 40 квадроциклов;
- ▶ 3000 человек на каждом бивуаке;
- ▶ 25000 полицейских;
- ▶ Телетрансляции на 190 стран мира, 400 журналистов из 150 СМИ из 40 стран мира;
- ▶ Возраст самого молодого участника — 19 лет, старшему участнику — 71 год;
- ▶ 1700 человек — общее число участников ралли в ночной категории и категории «Ассистанс».