



А у нас в гостях – КАМАЗ!



10 октября 2015 года во дворе Гимназии №227 припарковался раллийный грузовой автомобиль КАМАЗ-4326, под капотом которого находился газодизельный двигатель – уникальная разработка российских специалистов. За рулем был механик Анатолий Танин из экипажа Сергея Куприянова (команда «КАМАЗ-мастер»). Спортивный грузовик побывал у нас в гостях по пути с Международного газового форума, проходившего в «Экспофоруме» в Шушарах. День КАМАЗа в Гимназии №227 (в рамках проекта «В чем мое призвание») стартовал именно с приезда настоящей спортивной машины, которой не страшны африканские дюны и российское бездорожье, и представителей компании КАМАЗ.

История команды «КАМАЗ-мастер» – это история выдающихся достижений в отечественном автомобильном спорте. На счету команды «КАМАЗ-мастер» – 13 побед в самой сложной и престижной гонке «Дакар», а также победы в других международных соревнованиях. По итогам ралли «Дакар-2015» все места на пьедестале почести заняли экипажи этой команды.

Об этом и многом другом ребятам 10 октября, в рамках проекта «В чем мое призвание», рассказывали директор инженерного центра КАМАЗ **Владимир Юрьевич Кулемин**, директор учебного центра КАМАЗ – **Анатолий Анатольевич Рыженков** (подробнее об этом – на стр. 4).

А мастер спорта, член команды «КАМАЗ-мастер», механик экипажа Сергея Куприянова, утвержденного для участия в традиционном международном ралли «Африка Эко Рейс 2016», **Анатолий Танин** рассказал о предстоящих спортивных событиях (ин-

тервью с ним читайте на стр. 2-3). Также он представил газодизельный **КАМАЗ 4326** (на фото), который участвует в раллийных гонках.

P.S. Благодарим генерального директора ООО «Газпром газомоторное топливо» **Михаила Владимировича Лихачева** за содействие в организации данного мероприятия, а также всех участников встречи – Анатолия Танина, Владимира Кулемина и Анатолия Рыженкова – за то, что откликнулись на приглашение и приехали к нам в гости.

От редакции

ОТЗЫВЫ О ВСТРЕЧЕ

Замлынский Алексей Николаевич, руководитель Центра информатизации образования (ЦИО) Гимназии №227:

– Очень понравился спортивный вариант КАМАЗа – это машина высокого уровня. Радует, что наши специалисты хотят и могут делать хорошие грузовики. Удивило техническое оснащение

спортивного КАМАЗа: детали специфические в отличие от серийного варианта, особые амортизаторы, способы крепления колес, начинка кабины.

Также понравился фильм о ралли и команде «КАМАЗ-мастер», показанный во время встречи. Наши гонщики и по минным полям ездили, и террористы их обстреливали. Не знал, что это настолько экстремальный вид спорта! Конечно, гонки на грузовиках не столь популярны, как футбол или хоккей, приверженцев немного, но могу сказать, что это спорт мирового уровня.

В будущем хотелось бы съездить в учебный центр КАМАЗ, посмотреть, как там все устроено и как готовят специалистов.

Платон Сидоров, ученик 10А класса:

– Нам дали посидеть в кабине спортивного КАМАЗа – было здорово! Спортивные сиденья, простой дизайн, кабина укреплена каркасом безопасности. Запомнилось, что мотор очень

мощный: более 18 литров, почти 1000 л.с. Нам рассказали в ходе встречи, что цель испытаний газодизельного мотора на спортивном грузовике – проверить его в непростых условиях (в пустыне), чтобы потом наладить серийное производство подобных двигателей. В общем, интересная встреча получилась!

Заманова Регина Дарвиновна, учитель МХК и обществознания:

– Все прошло весело и живо. Порадовал живой рассказ участника – Анатолия Танина. Когда ждешь известного человека, ожидаешь пафоса, нежелания какого-то, пренебрежения. Однако здесь все было наоборот. Анатолий выглядел спокойным и добродушным человеком, что нехарактерно для спортсмена. У него структурированная речь, нет боязни толпы. Он спокойно реагировал, без замечаний, когда дети залезали в кабину и делали селфи. Очень добрые воспоминания оставил о себе.



МЕХАНИК И ВТОРОЙ ПИЛОТ «КАМАЗ-МАСТЕР» АНАТОЛИЙ ТАНИН:



Вопросы Анатолию Танину, механику, пилоту-дублеру команды «КАМАЗ-мастер» (экипаж Сергея Куприянова), задавали учащиеся и педагоги Гимназии №227. Ответы обобщили учащийся 10А класса Николай Буланный и организатор встречи, куратор музея спецназа в гимназии Александр Иванович Бырин.

В Петербурге удивительная архитектура

– Ваши впечатления о Петербурге?

– В Петербурге можно много времени провести, просто гуляя по улицам и наслаждаясь его красотой. Так мы и сделали с женой Ольгой, прокатились по Неве, посетили исторические места. Удивительная архитектура, я не встретил однотипных зданий. Город интересный, симпатичный, с богатой историей. Вспоминается история нашей страны, хочется назвать город Ленинградом, как сохранила детская память, но уже – Петербург. А люди такие, как и тогда, добрые и отзывчивые.

– Почему именно в конгрессно-выставочном центре «Экспофорум» на выставке 5-ого Петербургского международного газового форума (ПМГФ) оказался ваш легендарный спортивный КАМАЗ?

– Благодаря поддержке ВТБ и «Газпрома» мы модернизировали наш двигатель, усилили его мощность. Теперь у нас газодизельный двигатель, который дал нам возможность занять второе место в классе грузовиков на ралли-марафоне в Африке в январе 2015 года. Нам поставили газовый (для метана) баллон в дополнение к дизельному двигателю, и в тяжелых условиях мы испытали новое устройство. На ралли «Эко Рейс Африка 2015» газодизельная схема неплохо себя зарекомендовала. Будем и дальше на нем соревноваться.

До этого мы ставили баллоны с пропаном, но эффект не такой был, как на метане. Были сложности с электронной системой подачи газа в двигатель. Когда «поехали» на метане, то почувствовали ощутимый эффект. Кстати, наш КАМАЗ – единственный спортивный автомобиль, который ездит на метане.

– Какое соотношение пройденного пути было на метане и дизельном

топливе во время ралли?

– Основной принцип включения газа на метане – в тяжелых условиях, когда едешь по рыхлому грунту и двигателю надо помочь, поскольку работа идет очень интенсивная. В этот момент мы включаем подачу газа, который добавляет еще около 50 лошадиных сил. Получается, что потенциал двигателя используется на 100 процентов.

Вообще же данный мотор – российский производства, собран на Тутаевском заводе в Ярославской области. Кстати, первые двигатели для КАМАЗов именно там производились. Мотор модифицированный, увеличенного объема. Коробка передач – немецкая ZF, выпускается на заводе КАМАЗ для серийных автомобилей, то есть точно такая же, как на обычных грузовиках, которые ездят по российским городам.

Объем двигателя – 18,47 литра, под капотом – 850 лошадиных сил. Расход топлива – от 70 до 200 литров на 100 км в зависимости от сложности трассы, типа покрытия и скорости.

«Трудный этап в карьере – 27-километровый спецучасток с огромными кочками диаметром около метра и высотой 1,5 м, вылепленными на расстоянии 3-4 метра друг от друга»

Мавританские пески оказались коварными

– Именно на этом двигателе ваш экипаж выиграл «серебро» на ралли-марафоне «Африка Эко Рейс 2015». А что больше всего запомнилось во время гонок?

– Мавританские пески! Я участвовал на этапах в Мавритании, пять дней соревнований, отрезки пути по 220-370 км. Когда там оказался, был шокирован. Следом за кем-то ехать по песку очень непросто. Стоило нам сделать



это один раз, как сразу же на полколеса увязли. Если честно, были в шоке! При этом мы сделали все, что нужно для езды по песку: сбавили давление в колесах до 0,8 – колеса почти блины! – но мотор шел тяжело. В общем, пески оказались тяжелыми, рыхлыми и очень коварными, создающими много

друг от друга. И такой сложный лабиринт с кочками и кустарниками вокруг нам пришлось преодолеть за полтора часа! Это был, пожалуй, самый сложный спецучасток в моей карьере. Да, еще есть так называемые верблюжьи кочки, но их проще преодолевать. Здесь же все тяжелее было – и для нас, и для машины.

В Африке интересно соревноваться. К примеру, мы ездили по барханам выше пятиэтажки, по 50 метров высотой. Было очень тяжело, но интересно. В итоге мы заняли второе место в абсолютном зачете.

– Кто были ближайшие преследователи?

– Гонка была непростая, несерьезные участники туда не едут. Основными соперниками были «Рено», «Скания», «Даф», «Ман», «Лиаз» (Чехия), «Мерседес» и «Татра». От нашей команды «КАМАЗ-мастер» были два экипажа – по три человека в каждом. Я представляю экипаж пилота Сергея Куприянова (пресс-секретарь председателя правления ОАО «Газпром». – Прим. ред.).

– Как Вы располагаетесь в кабине?

– Пилот – за рулем, штурман – посередине за своей панелью, механик (то есть я) – с краю, сразу же около двери, чтобы мог быстро выскочить и проверить неполадки. Также механик является вторым пилотом и может поменять основного в случае проблем. На ралли в Африке я был в роли механика, знаю автомобиль полностью, несколько раз полностью разбирал и собирал его.

Сейчас мы работаем на два фронта

– В Гимназии №227 создается музей, посвященный спецназу. Вы служили?

– Считаю, что армию должен пройти каждый. Армия повлияла на мою выносливость, научила находить общий язык с людьми. Недаром говорят, что армия превращает пацанов в мужчин. А служил я в отдельном батальоне особого назначения в горячих точках, в Дагестане и Чечне. Прошел Первую Чеченскую войну в 1990-х гг., был там до конца службы. В составе своей мотострелковой дивизии я про-



«НАШ КАМАЗ – ЕДИНСТВЕННЫЙ СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, КОТОРЫЙ ЕЗДИТ НА МЕТАНЕ»



вел восемь месяцев в горячих точках. Воспоминания, конечно, тяжелые... Знаете, когда в детстве играешь в войнушку, то не думаешь что вживую совсем по-другому... Комбат построил нас и спросил: «Кто боится настоящего боя – шаг вперед». Два воина – братья-близнецы – отказались. Все остальные отправились на выполнение боевой задачи! Но после второго дня военных действий, когда стали терять друзей, иллюзии исчезли. Мы поняли, что война – это не игрушка. Тогда обострилось желание выжить, победить и вернуться домой: мы стали заботиться друг о друге, прикрывать во время боя, и такое боевое братство помогло выжить и выполнить приказы. Это запомнилось надолго.

А после службы я уехал домой, в Набережные Челны, где меня и пригласили в команду «КАМАЗ-мастер», здесь я начинал свою спортивную деятельность. Мое образование до армии – обычный техникум, по профессии я механик. Пришел в команду, состоящую из 20 человек, а сейчас нас – уже 120.

– Похоже, Вы закалены сложными ситуациями...

– Да, команда «КАМАЗ-мастер» сейчас выполняет сложную задачу – две гонки проходят во время новогодних каникул – в Африке («Эко Рейс 2016») и Южной Америке («Дакар»). Наша команда разделилась на два фронта. И везде мы должны показать себя на высоте. Это тоже фронт, где надо бороться!

– Этот Новый год тоже будете отмечать во время гонки в Африке?

– Да, как и в январе 2015 года, наш экипаж отправится в Африку – на ралли-марафон «Африка Эко Рейс 2016», который снова пройдет в Марокко, Мавритании и Сенегале. В этом году тот же маршрут, но меняется километраж и трасса. К слову, одна и та же трасса никогда не повторяется. Если в 2015 году протяженность спортивных участков была 3500 км, а общая – 6000 км, то в этом году трасса увеличена на 1500 км, прохождение спецучастков по 400 км растянется на несколько дней.

Есть еще ралли «Дакар» в Южной Америке – на территории Аргентины и Боливии. Боливия – горная страна, трасса пролегает на высоте более 4

тыс. метров над уровнем моря. Трасса в Аргентине – разнообразная: есть и песчаные места, пампасы, предгорья Анд и русла высохших рек.

Почему в свое время «Дакар» перенесли в Южную Америку? Между Мали и Мавританией были военные действия, там было небезопасно ездить. Поэтому соревнование перенесли на другой континент, и с 2009 года «Дакар» проходит в Южной Америке. Раньше же, во время африканского этапа все начиналось в Португалии или во Франции – затем гонка переходила из Европы в Африку: в Марокко, Мавританию, Мали и Сенегал. А заканчивалась всегда в Дакаре – столице Сенегала.

Самое трудное бездорожье – в Волгограде и Астрахани

– Какие престижные гонки для спортсменов вашего класса проводятся в России?

– Россия тоже не отстает. В октябре 2015 года стало известно, что в 2016-2018 гг. возвращается российский проект «Шелковый путь», теперь он будет проводиться по маршруту Москва-Пекин. Гонка 2016 года продлится дольше, чем «Дакар»: это будет 17-дневный маршрут по России, Казахстану и Китаю. Нас ждут степи, горы, пески. Кстати, в Казахстане очень интересные раллийные места. Раньше мы тренировались в Марокко, однако в последнее время стали ездить в Казахстан, и там нашли трассы не хуже, чем в Марокко! Прямо на берегу Каспийского моря тренировались.

– А где в России самые тяжелые участки для гонщиков?

– В районе Волгограда и Астрахани. Там пески и полное бездорожье, которое особенно трудно даются зарубежным экипажам. 350-400 км таких дорог – и каждый третий, наверное, не доезжает до финиша. Но нам эта трасса хорошо знакома, так как у нас там часто проходят тренировки и чемпионат России (соревнования в Астрахани и Калмыкии).

– А вот этот автомобиль сколько раз в ралли участвовал?

– Лет семь по основным гонкам ездит. Машина многое повидала. Я к ней, как к родной, отношусь, знаю наизусть каждое устройство. Смажешь

рессоры – машина быстрее едет. Помоешь – она уже другая... почему-то.

– Как к вашему виду спорта относится ваша семья?

– У меня большая семья: трое детей. Старшему сыну – 16 лет, в 9 классе, занимается картингом, летом вместо практики помогает мне, у него желание – быть военным врачом. Он стремится к этому и уже узнал все условия поступления в вузы. Мечтает учиться в Петербурге.

Двойняшкам мальчику и девочке – по пять лет. Болеют за меня, ждут. По ТВ и в журналах высматривают КАМАЗ, младший сын ходит на хоккей. Дочка лапочка – очень самостоятельная, читать и писать умеет. Она как-то сказала: «Не хочу, чтобы мне кто-то читал книжки – хочу читать сама». И добила своего.

Поначалу жена переживала, я возвращался домой с «поломками»: то спина болит, то еще что-то, мне приходилось два раза переворачиваться на машине. А сейчас начались постоянные командировки, дома часто не бывает, и жена уже привыкла, знает, что это моя работа, мое призвание. Даже в эту командировку (в Санкт-Петербург на Газовый форум) попросилась со мной, в итоге мы вместе проехали 1800 км. В кабине она узнала все наши условия и стала понимать, как я устаю во время гонок. Семья – это мой надежный тыл, моя крепость.

– (вопрос от ученика младших классов) Когда я вырасту, я могу быть в команде?

– Конечно, да! Было бы стремление и желание заниматься автоспортом.

СПРАВКА

Анатолий Владимирович Танин

Мастер спорта. В команде «КАМАЗ-мастер» с 2002 года. Родился 13 августа 1975 года в Набережных Челнах.

Хобби: рыбалка.

Семейный статус: женат, 3 детей.



Спортивные достижения

2008 г., «Дезерт Челлендж», механик в экипаже В.Чагина, 1 место
2009 г., «Шелковый путь», механик в экипаже Ф.Кабирова, 1 место
2011 г., «Шелковый путь», механик в экипаже Ф.Кабирова, 2 место
2014 г., «Золото Кагана», механик в экипаже С.Куприянова, 4 место
2014 г., «Великая степь», механик в экипаже С.Куприянова, 2 место
2015 г., «Africa Eco Race», механик в экипаже С.Куприянова, 2 место
2015 г., «Золото Кагана», механик в экипаже С.Куприянова, 4 место
2015 г., «Великая Степь», механик в экипаже С.Куприянова, 3 место

Награды

2008 – Благодарственное письмо мэра г. Набережные Челны
2013 – Благодарственное письмо ОАО «КАМАЗ»
2015 – Благодарность президента Татарстана

Обычно во время соревнований Анатолий Танин управляет тяжелой «штабной» техникой, командным пунктом «КАМАЗ-мастера», но в последние разы его техника отправляется на «Дакар» в Южную Америку без него, а Анатолию Танину доверяют решать важные задачи в составе «боевого» «КАМАЗа» в Африке. Анатолий – самый опытный член экипажа газодизельного КАМАЗа 4326, ведь за его плечами участие в таких гонках, как «Desert Challenge» и «Шелковый путь». В шести из восьми гонок экипаж с участием Танина занимал призовые места. **Газодизельный КАМАЗ 4326** второй год подряд примет участие в африканской гонке «Африка Эко Рейс», которая завершится в январе 2016 года.

Разрабатываем новые технологии

Анна Симурзина, специалист ИЦ «КАМАЗ» в Санкт-Петербурге

Публичное акционерное общество (ПАО) «КАМАЗ» – крупнейший производитель тяжелых грузовых автомобилей в России, который занимает 11 место в мире по объему производства грузовых автомобилей тяжелого класса. С целью повышения качества выпускаемой продукции и конкурентоспособности, а также принимая во внимание тенденции развития мировой автомобильной промышленности, предприятие приступило к проекту реинжиниринга. Поэтому процесс организации Инженерного Центра был вопросом времени.

Инженерный центр (ИЦ) «КАМАЗ» в Санкт-Петербурге был основан как отделение Научно-технического центра ПАО «КАМАЗ» в 2011 году. Возглавляет ИЦ «КАМАЗ» – директор Кулемин Владимир Юрьевич (кандидат технических наук, MBA), который обладает богатым опытом в области перспективных разработок по созданию новой техники и управления новыми знаниями.

ИЦ «КАМАЗ» ведет исследования, разработку новой техники и внедрение инновационных процессов проектирования. Создание высокотехнологичной автомобильной техники ПАО «КАМАЗ» в рамках научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок

происходит с участием вузов и научно-исследовательских институтов (НИИ) Санкт-Петербурга. Для этого формируются группы по реализации совместных работ с НИИ и ведущими предприятиями города по проведению расчетов узлов и агрегатов автомобиля, разработке математических моделей, 3D моделированию, исследованию свойств материалов, определению требований к новым материалам, организации научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

ПАО «КАМАЗ» уделяет большое внимание формированию коллектива компетентных, заинтересованных и эффективных сотрудников. Поэтому была внедрена система целевой контрактной подготовки студентов в ведущих вузах России, в том числе Санкт-Петербурге. ИЦ «КАМАЗ» ведет кураторскую деятельность, участвует в организации практик на предприятии и оказывает помощь студентам в Санкт-Петербурге.

Сегодня ИЦ «КАМАЗ» стремится к осуществлению поставленных целей по созданию высокотехнологичной автомобильной техники КАМАЗ, получению новых и развитию существующих компетенций персонала, проведению перспективных научных исследований.



Директор инженерного центра КАМАЗ в Санкт-Петербурге
Владимир Юрьевич Кулемин на встрече с учениками Гимназии №227

Совмещая теорию с практикой



Анатолий Анатольевич Рыженков, кандидат технических наук, руководитель Регионального учебного центра КАМАЗ в Санкт-Петербурге

Региональный учебный центр КАМАЗ открыт в Санкт-Петербурге в октябре 2014 года, и с начала его деятельности свыше 200 специалистов сервисных центров КАМАЗ Северо-Западного Федерального округа РФ прошли в центре профессиональную подготовку.

Одной из целей создания учебного центра в Санкт-Петербурге является повышение профессионального уровня специалистов сервисных центров КАМАЗ, а также экономия временных и финансовых затрат, связанных с обучением специалистов. Возможности учебного центра позволяют ежемесячно обучать свыше 100 слушателей по 12 различным учебным программам, согласованным с заводом-изготовителем КАМАЗ.

Наш центр является официальным филиалом Регионального института передовых технологий и бизнеса (НОУ РИПТиБ, Набережные Челны), по окончании обучения всем слушателям выдается удостоверение установленного образца. Преподавательский состав состоит из команды высокопрофессиональных преподавателей-практиков, постоянно совершенствующих свою квалификацию.

Теоретическое обучение проводится в оборудованном узлами, агрегатами и системами учебном классе, силами аттестованных и высококвалифицированных преподавателей и тренеров. Для организации практических занятий предоставляется производственная

база сервисных центров КАМАЗ в СПб. По окончании курсов выдается удостоверение установленного образца «О повышении квалификации» с указанием названия и объема программы.

Одной из важнейших задач деятельности учебного центра КАМАЗ является профориентационная работа и поддержание связей с учебными заведениями.

Учебный центр КАМАЗ в СПб активно сотрудничает с учебными заведениями общего, среднего и высшего профессионального образования. Школьники и студенты имеют уникальную возможность посетить действующие дилерские центры КАМАЗ, познакомиться с автомобильными профессиями и их представителями. Соответственно, сделать выбор в пользу будущей профессии становится легче.

В рамках сотрудничества с Гимназией №227 состоялась встреча школьников со мной. Будущие выпускники познакомились с историей завода КАМАЗ, узнали о том, что происходит на заводе в настоящее время. Полагаю, что школьникам интересно было увидеть новые современные модели автомобилей, а также заглянуть в «будущее» завода КАМАЗ.

Учебный центр КАМАЗ в СПб благодарит администрацию Гимназии №227 за приглашение на встречу с учениками 10 октября 2015 года и готов в дальнейшем принимать активное участие в профориентационных мероприятиях.

Экологичный транспорт – залог здоровья городских жителей

Эльнора Файзутдинова, пресс-офис «Газпром газомоторное топливо»

С каждым годом качество воздуха в крупных городах ухудшается. Причиной этого является то, что растет количество автомобилей и, как следствие, увеличивается объем вредных выбросов в атмосферу. Уменьшить количество транспорта на дорогах невозможно. Однако каждый автовладелец может сделать свой автомобиль безопаснее для окружающей среды. Для этого можно перейти на использование экологически чистого топлива – природного газа, который также называют метаном.

Природный газ – это смесь газов, образовавшихся в недрах Земли при анаэробном разложении органических веществ. В быту природный газ применяется при приготовлении пищи, а также может использоваться в качестве автомобильного топлива. Россия – лидер по запасам природного газа – в недрах

нашей земли хранится более 32 трлн. куб.м. Это означает, что данного источника энергии хватит на несколько сотен лет для многих поколений.

По составу природный газ значительно чище остальных видов топлива – бензина, дизеля, пропан-бутана – в нем нет серы и свинца, задымленность при его использовании снижается в 9 раз. Двигатели, работающие на природном газе, соответствуют самым высоким экологическим стандартам Евро-5 и Евро-6.

Кроме высокой экологичности, стоит отметить и другие важные качества этого топлива – экономичность и безопасность. Автовладельцев особенно радует низкая стоимость природного газа – поездки на голубом топливе обходятся дешевле в 3 раза. К тому же, владельцы экологичных автомобилей могут быть уверены в высокой безопасности своих транспортных средств. Газобаллонное

оборудование, установленное в сертифицированном центре, абсолютно надежно. Само топливо – природный газ – имеет более высокий класс безопасности, чем бензин и пропан-бутан – об этом свидетельствуют официальные документы МЧС России.

Сегодня наше государство поддержало курс на использование экологически чистого топлива на транспорте. Во многих регионах началось строительство заправочных станций с природным газом. Работу ведет компания «Газпром газомоторное топливо».

В первую очередь на природный газ будет переведен пассажирский и коммунальный транспорт. В Санкт-Петербурге уже работают 50 автобусов на природном газе, однако их количество будет увеличено.

Наш город неспроста считается «окном в Европу» – мы больше других ре-

гионов России перенимаем опыт наших европейских соседей по улучшению качества жизни. Одним из таких важнейших шагов в Европе стало движение в пользу использования альтернативных источников энергии – солнечных батарей, электромобилей и автомобилей на природном газе. В 21 веке экология становится главным преимуществом государств, поскольку обеспечивает здоровые поколения, что является основой для процветания страны.

С 6 по 9 октября 2015 года в Санкт-Петербурге состоялся V Петербургский международный газовый форум. Компания «Газпром газомоторное топливо» представила экспозицию техники, работающей на природном газе, в том числе уникальный спортивный грузовик команды «КАМАЗ-мастер», который является многократным призером международных и российских ралли.