

ГАЗОВИК

выходит два раза в месяц
SPETSGAZAUTOTRANS
DAUGHTER JOINT-STOCK COMPANY

СПЕЦГАЗАВТОТРАНС
ДОЧЕРНЕЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
распространяется
бесплатно

№ 13 (38) 15 декабря 1994



Издается с 1992 года

С заседания Совета директоров быть новым филиалам

СГАТ вместе со страной переживает один из самых сложных и напряженных периодов. Напряженность эта ощущалась нами все последние месяцы, всюду и во всем: в центре и на местах, в экономике и политике, в финансовой сфере и социальной... Что касается последней, то наиболее чувствительными после роста цен были задержки с выплатой заработной платы. Именно эта проблема была первой поднята и на декабрьском заседании Совета директоров ДАО «Спецгазавтотранс». Отмечено, что теперь каждый руководитель имеет возможность обеспечить своевременную выплату зарплаты и повторение многомесячных задержек уже недопустимо. На сегодня это одна из основных задач каждого руководителя. Во всяком случае, к годовому собранию акционеров, намеченному на февраль 1995 года, данная проблема должна быть решена во всех подразделениях ДАО «Спецгазавтотранс». И уж тем более недопустимы случаи, когда работники не могут получить своевременно зарплату лишь из-за задержки с ведомствами, как это было недавно в АТП-3.

Давно в СГАТе ощущалась необходимость создания прочной ремонтной базы, кроме Магнитогорского СУПНР, где-то еще и на Севере. Ведь везти тот же двигатель с Приполюра в Магнитогорск и обратно зачастую обходится даже дороже самого ремонта. Этот пробел и призван заполнить цех по ремонту дорожно-строительных машин в г. Надым, вошедший минувшей осенью в состав Магнитогорского СУПНР. А на декабрьское заседание Совета директоров СГАТ было вынесено предложение о наделении этого цеха уже и правами филиала ДАО «Спецгазавтотранс». Поле деятельности — и по объему, и по географии — для будущего филиала огромно. Это техника Ямбурга, Уренгоя, Надыма... На большую прибыль от работы нового филиала рассчитывать пока не приходится, но и в убытках оно не будет. Зато ремонт техники, работающей на Крайнем Севере и парк которой увеличивается, будет обеспечен.

Цех уже готов к приему техники на ремонт. Ожидается, что на первый квартал 1995 года у нового филиала будет производственное здание и что это будет второй после Магнитогорского СУПНР центр по ремонту техники.

Положительно решен и второй вопрос повестки дня заседания Совета директоров — «О создании филиала ДАО «Спецгазавтотранс» — центральной базы импортных запасных частей в г. Магнитогорске». Создание этого филиала должно упорядочить распределение и ускорить отправку запасных частей на предприятия-заказчики, имеющие импортную технику. Сейчас, например, наличие на этом складе неотправленных импортных запасных частей влечет за собой выплату крупных сумм налогов, которые необходимо платить Магнитогорскому СУПНР, что экономически парализует производственную деятельность управления ввиду больших разовых выплат денежных средств.

НОВОСТИ

Миг «летит» в Ямбург

Секретный испытатель из семейства «Мигов» скоро приступит к службе в Ямбурге. Правда, сюда прибудет не сам крылатый стратосфера, а его начинка. По договору с опытно-конструкторским бюро, разрабатывающим военную технику, энергетики Ямбурга установят на газотурбинной станции мотор, ресурс которого составляет 300 тысяч моточасов. Такой гарантии нет ни у одного из гражданских агрегатов. Конверсионный механизм позволит существенно снизить расходы на электроэнергию.

С бензина — на газ

Правительством России принято Постановление «О создании комиссии по расширению использования газового моторного топлива».

Для обеспечения заправки автомобилей сжатым природным газом в России уже создано в 129 городах 190 газонаполнительных компрессорных станций.

НАВСТРЕЧУ 10-ЛЕТИЮ СГАТа

ЯМБУРГСКАЯ ЗАКАЛКА

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

Что значит аккумулятор для автомобиля, да к тому же еще и в условиях Крайнего Севера — больших пояснений не требует. Поэтому-то в аккумуляторщиках, как и в мотористах (так называют в мастерских специалистов по ремонту моторов), принимают далеко не каждого. Поэтому-то и я, будучи в мастерской Ижевской ПМК, естественно, поинтересовался: кому здесь это доверили — кто работает аккумуляторщиком?

— Так же как наш ветеран, — первое, что я услышал тогда в ответ.

Оказалось, что здешний аккумуляторщик Юрий Павлович Чувашов один из тех, кто работает в Ижевской ПМК до дня ее основания. Не новичок он и сюда пришел. За плечами у него к тому времени уже был «шоферский путь» почти в пятнадцать лет.

(Окончание на 2 стр.)



На снимке: ветеран Ижевской ПМК, аккумуляторщик Юрий Павлович Чувашов

Фото Николая Соловьева

ЕСТЬ ПРОБЛЕМЫ

РАБОТАЕМ ВПОЛСИЛЫ СОХРАНИТЬ ЧТО ПРИОБРЕЛИ

Валерий РЫБИНСКОВ, начальник ЧПТ и СТ.

То, что есть потенциальная возможность работать гораздо лучше, делать гораздо больше — неоспоримый факт. Но и то, что работаем мы сегодня ниже своих возможностей, можно сказать, впол силы — это тоже факт.

Такая ситуация сложилась потому, что нет у заказчика денег и он ограничивает объем работ. На Ямале природа приучила нас к сезонной работе: отсыпку грунта начинаем в конце сентября, ну, в крайнем случае, со второй декады ноября и заканчиваем в середине мая.

Нынче в такой схеме оказались пятая и шестая колонны, работающие в регионе, где и летом есть дороги. Но объемы вывозки на лето за заказчиком резко снижены, потому что у него упала возможность расплачиваться с нами. На вывозке земли нас ограничили нормой — тридцать пять тысяч кубометров в

месяц. Вот и работаем не напрягаясь. Пятьдесят «КрАЗов», тридцать две «ТАТРы», двадцать «МАнов» в пятой колонне. Им по силам вывозить десять — одиннадцать тысяч тонн грунта в смену. А нам предлагают тридцать пять в месяц!

Мы были вынуждены уже в августе прекратить отправку водителей пятой колонны на место работы. Они просидели без дела сентябрь, октябрь и еще ноябрь прихватили. И сейчас в работе «МАнов» и «ТАТРы», а «КрАЗы» так и не трогаем.

Не лучшее положение и в шестой колонне. В ней собрано под семьдесят единиц специальной техники — экскаваторы, бульдозеры, тягачи, автомобильные-площадки, погрузчики, бензовозы: весь набор техники, которую в свое время затребовал заказчик. А сейчас у него нет возможности платить за ее рабо-

ту. И, естественно, техника стоит.

На Ямале тоже до сих пор не задействовано сорок автомобилей. И это при том, что если в прошлом году мы там начали интенсивно работать в октябре, то нынче по нормальной схеме только с середины ноября. «Тюменбурггаз» предложил начать работы на новом месторождении «Песцове». В конце октября мы там побывали. Для нас удобно. Есть где обосноваться — Сеноман — база ушедшей недавно колонны нашего же ДАО «Спецгазавтотранс» Ижевского АТП, с ремонтно-механической мастерской, жилыми помещениями.

Но ничего конкретного от заказчика мы опять не услышали. Объект не стоит в плане. А раз так, то и финансирование его не предусмотрено. «Тюменбурггаз» будет изыскивать необходимые суммы из своих резервов. И опять пойдет круговорот, «выкручивание рук» за выполнение договорных объемов, а об оплате — потом.

Такова обстановка. Поэтому говорить о том, что в перспективе, просто невозможно. Ее не знают и наши потенциальные заказчики. Сейчас надо думать о том, как сохранить то, что мы приобрели, сохранить коллектив.

Люди сидят без работы, а значит без денег. Если водитель с мая не летал на работу, то моя задача — вытащить его на Север, хотя бы на месяц, пусть даже и слегка.

Конечно проще, как поступают другие предприятия, сократить кадры. Мы могли бы сократить пятьдесят процентов водителей еще в мае. Но худо-бедно продержались. Не допустили, чтобы кто-то из нашего коллектива пошел в агентство занятости за пособием для безработных. Кадры, воспитанные Севером, надо беречь.



Всегда в готовности — именно так работает на Ямале, в Бованенково, водитель вахтового автомобиля Николай Иванович Буторин. А вызов на выезд может поступить в любую минуту, даже если за окном диспетчерской за минус сорок.

На снимке: водитель Чайковского ПТТ и СТ Н.И.Буторин.

Фото Юрия Мальцева.

ЕСТЬ ПРОБЛЕМЫ

(Окончание.
Начало на 1 стр.).

— Давно это было, — вспоминает сейчас Юрий Павлович, — но не забывается. Поработали вначале мы какое-то время на строительстве газа под сегодняшнее Ижевское АТП и — на вахту. На Север. Сразу своим ходом. Нужно было перегнать три автокрана — я ведь автокрановщик. Как сейчас помню: весна, половодье — а мы из Магнитогорска отправляемся в дальний рейс. Благо — шли на Север и весну сумели обогнать. Прощали еще по зимнику.

После той, первой вахты ему довелось поработать и в Надыме, где тогда у них была перевахтовка, где стояла автоколонна и где они тогда строили ангар, и в Ижевске, и в Ямбурге...

— Всюду надо хорошо работать, если хочешь, чтоб тебя уважали, — кратко резюмировал Юрий Павлович.

То же, что слово у Чувашова не расходится с делом, подтвердилось позднее в разговоре с начальником ремонтно-механической мастерской Ижевской ПМК Г. Г. Каримовым.

— Первое время условия у него здесь были очень тяжелые. Тогда сегодняшняя мастерская только еще строилась, а аккумуляторная была прямо возле ворот, в вагончике. Но ничего, работал Умудрялся

ЯМБУРГСКАЯ ЗАКАЛКА

обеспечивать надежную работу аккумуляторов. Кроме того, он ведь у нас, как говорили в былье времена, освоил еще и смежную специальность — вулканизаторщика, с чем справляется тоже не менее успешно. Опытный, высокодисциплинированный и исполнительный, он не чурается и никакой другой работы, всегда готов прийти на помощь, всегда выполнит любое задание. Скоро его будем уже провожать на пенсию. Как быть дальше — решать ему. Если надумает еще поработать — хорошо. И нам с таким человеком хорошо работает, спокойнее и надежнее.

В общем, как видим, всюду нужна надежная работа.

— Но на Севере все-таки посложней. И особые климатические условия, и переброски с объекта на объект, и оторванность от семьи, от домашнего уюта, и эти самолеты, вахтовки, вертолеты, все это ведь чувствуется, ощущается, — продолжает Юрий Павлович...

А на морозном Ямбурге в те годы было жарко. Всесоюзная ударная комсомольская стройка набирала невиданные доселе темпы.

Казалось бы, еще совсем недавно (в январе 1982 года),

преодолев бездорожье, из Надыма в Ямбург пробился только первый санно-тракторный поезд. А сейчас, спустя каких-то три года, уже развернулась грандиозная, даже по сибирским меркам, стройка. Прокладываются дороги, строится жилье и производственные здания, готовятся кусты под будущие буровые. И одновременно невиданными темпами идет строительство самого большого по тем временам трансконтинентального газопровода «Ямбург — Западная граница». Причем это уже стало традицией: в десятой пятилетке — «Союз», в одиннадцатой — «Уренгой — Томары — Ухгород», и вот теперь готовится к сдаче новый, протяженностью уже более 4600 километров.

— Всюду на устах — Ямбург, Ямбург... О нем тогда постоянно писали газеты, сообщали по радио и телевидению. Это внимание, значимость стройки очень ощущали мы. Помню, — продолжает Юрий Павлович, — в мае 1988 года, когда мы отправляли технику самолетами на Ямал, нам довелось в аэропорту Нового Уренгоя встречать и тогдашнего Председателя Совета Министров СССР Н. И. Рыбкова.

Кстати, позднее на паркотективе Тюменской области Н. И. Рыбков кратко, но очень полно отразил значение их работы:

«Западная Сибирь занимает ключевое положение в экономическом потенциале страны: в недрах региона сосредоточена половина общесоюзных ресурсов нефти и съезда трети ресурсов газа. Созданный на ее основе комплекс стал сердцевиной топливных отраслей.»

Чувашов же и его товарищи по вахте в те годы занимались обычной, на первый взгляд, будничной работой. Строили склад — их первый объект. Затем обустраивали мастерские, возводили жилье — те же «вахты-80», массу других объектов...

Но за ними, кто работал тогда в западном Ямбурге, следила вся страна. Обратила свой взор на Западную Сибирь и граница, удивляясь смелости планов, мужеству и темпам, взятым строителями и буровиками в этом далеко не райском уголке...

«Все эти богатства погребены в одном из суровейших мест на земле. Унылый и безлюдный край покрыт замороженной тундрой на севере, бо-

лотистыми лесами и бесплодными степями на юге. Летом оттаявшая путь становится непроходимой трясиной», — писал в то время еженедельник «Бизнес Уик» (орган деловых кругов США).

— Так бы и работал Юрий Павлович, да потребовалась для мастерских аккумуляторщик. Прежде-то обходились без него. Но ведь ПМК постоянно расширялся, рос парк техники, что требовало и расширения ремонтной базы. Шофер-профессионалу первого класса, которому приходилось решать самые разнообразные задачи и в экстремальных условиях, для перехода в аккумуляторщиков дополнительных «курсов-академий», естественно, не потребовалось.

— Сейчас что — работать можно. Тепло, светло и даже вентиляция есть, что при работе с кислотами не мешает. Это тебе не вагончик, в каком мы обитали, когда работал автокрановщиком. Зимой так ведь моторы даже и не глушили совсем. Заглушишь — не заведешь: теплых-то стоянок на Севере не было. Теперь для тебя есть и душ или баня, столовая... А ведь еще совсем недавно в обед даже здесь приходилось обходить лишь тем, что принес с собой из дома. Короче, лучше стало теперь всюду, и намного, — подытожил при прощании Юрий Павлович.

РАБОТАЕМ В ПОЛСИЛЫ

Технико-экономические показатели Чайковского предприятия технологического транспорта и специального транспорта по итогам восьми месяцев весьма оптимистичны.

Предприятие единственное из всех, входящих в состав DAO «Спецгазавтотранс», выполнило со значительным превышением

план грузооборота. Производительность труда возросла против плановой в полтора раза. 155 процентов — выполнение планов по доходам, 133 процента — по балансовой прибыли.

Только не радуют эти цифры руководителей и специалистов предприятия...

ДЕЛА НЕ ОСТАНОВЯТСЯ, НО...

Виктор Титов, главный инженер Чайковского ПТТ и СТ

Если посмотреть показатели работы предприятия на первое ноября (других пока нет), то цифры конечно же впечатляют. План по доходам в целом по ПТТ и СТ выполнен на 155 процентов. По Ямалу даже на 170. По Пурпе, Кунгуре, Можге — по всем показателям первые. В принципе, предприятие выдало «на гора» вдвое больше запланированного.

Прекрасно, казалось бы, можно жить пропеваючи. Но заказчики у нас сегодня не платежеспособен. И тянется цепочка: мы не получаем денег за зарплату, за зарплаты, материалы, а отсюда и трудности с решением социальных проблем. На Пурпе, к примеру, от нас работают две колонны. И одна практически стоит. Конечно нарекания — эксплуатационники, дескать, плохо работают. Но не в них дело. Много в свое время забросили мы туда техники. Просто у заказчика нет денег и он снизил, и значительно, объемы работ. На Большой земле эту проблему еще можно как-то решать. Нет работы в Чайковском — поискал в Воткинске. Там нет — в Ижевске, а то и в Перми.

С такими маневрами на Севере значительно сложнее, а порой они просто не возможны.

И опять же все упирается в

нехватку средств. В Пурпе, к примеру, если нашлась возможность перекинуть технику на другой объект, надо перевозить ее или на пароме, или «железкой». А это опять миллионы. В общем, висят над всеми колпак неплатежеспособности.

На Ямале еще хуже. Если в Пурпе есть какая-то теоретическая возможность, а при наличии средств и практическая — отправить машины на 200-500 километров, то на Ямале это невозможно: просто некуда.

Когда началось освоение Ямала, туда в первую очередь шла техника, которая может работать в условиях бездорожья — снегоболотоходы. Мы их туда забросили. Какое-то время они работали, возили горючее, масла, дармит и так далее. Теперь в местах, где мы развернули работы, более или менее отсыпаны дороги и по ним пошла колесная техника. Болотоходы поставили на прикол. Их бы вывезти. Но как? Сейчас что по воде, что по воздуху в бешенные деньги обойдется. Проблема? Безусловно.

Но она как-то отошла на второй план.

На первом плане в настоящие времена дела более насущные. Мы обычно с весны начи-

наем много говорить о том, что надо готовиться к отсыпке грунта на Ямале зимой, когда там самый пик работ. В частности, мы подготовили солидный запас материалов, разного гаражного оборудования. Сейчас у нас грузов тонн под десять. Но они здесь, в Чайковском. А техника-то на Ямале и эти запасы нужны там.

Просим — дайте нам два грузовых самолета, чтобы перебросить груз на Ямал, он там позарез нужен. Дали грузовик. Но из-за нехватки пассажирских бортов в него садятся девятнадцать водителей. Под груз остается тонна двести тонна триста. Ну, это же только шесть бочек масла. А у нас к отправке под сотню наименований груза.

Я понимаю, что эту ситуацию знают в объединении и наверняка принимают какие-то меры. И мы у них не одни. У других может быть трудности такие, которые надо решать раньше наших. Но поймите — иметь восемь-девять тонн первоочередных грузов на предприятии и не доставлять их на Ямал, где начались основные работы — это не порядок. Как работать, если нет масел, комплектующих, инструмента? Так ведь и работа может остановиться.

НЕТ ОБЪЕМОВ

Владимир Зуйкин,
начальник
первой колонны

Первая колонна нашего ПТТ и СТ базируется в Чайковском, именно здесь ее основная работа. Сегодня в колонне девять машин: 19 «МАнов», 12 «Татр» — самосвалы, десять бортовых «КамАЗов», автокраны, экскаваторы, бульдозеры, автобусы. В общем, мощная ударная сила. Водителями и машинистами колонна укомплектована полностью. И кадры прекрасные, в основном работающие со дня основания предприятия.

Назвать лучших? Да можно всех перечислить. Не знаю на ком и остановиться, чтобы других не обидеть.

Вениамин Петрович Кардопольцев, к примеру, водитель автобуса, Геннадий Геннадьевич Кошков — машинист крана, Сергей Николаевич Снесарев — водитель, Анатолий Дорофеевич Горбунов — машинист бульдозера, Леонид Арсентьевич Крук — водитель «КамАЗ». Это во всех отношениях порядочные люди и опытные специалисты. Они прониклись уважением не только к



На снимке: Николай Александрович Ардашев — кузнец и медник, очень необходимый специалист на Ямале.

Фото Ю. Мальцева.

своему коллективу, но и к своей работе.

Но вот с работой-то у нас не совсем благополучно. Нет нужных объемов работ. Случайные мелкие заказы. Сейчас четыре «МАНа» работают на немецкую фирму «Лезингант». Делов там им на две недели. В СМУ-1 три машины, в ПМК-1 еще две да одна у строителей. Вот и все. Остальные машины простаивают. Экскаватор «Хитачи» тоже стоит без работы. Бульдозеры заняты на хозяйственных работах, снег чистят и, понятно, доходов ненесут.

Тяжелое сложилось положение. Водители вынуждены отсыпать в отпуск, отдыхают по месяцу и больше.

Мне не понятно, почему именно такая сложилась обстановка, почему «Пермтрансгаз» начисто отказался от наших услуг? Ведь мы же в одной системе, в «Газпроме», в одном городе, а работает на них Волковское АТП, находившееся раньше в системе агропрома.

Понакупали они много техники, такой же как у нас. Зачем же такое дублирование? А ведь когда-то наша колонна полностью работала на «Пермтрансгаз». Так какая же кошка пробежала между нами?

Как бы там ни было, надо активней искать объемы работ, и не только в Чайковском, но и в других близлежащих городах. А может быть, даже и в других регионах. Нельзя допустить, чтобы простоявшая техника, чтобы сидели без дела и без зарплаты люди,



На снимке: Сеноман. Здесь обосновывается автоколонна из Чайковского для освоения нового месторождения «Песцовское».

Фото Ю. Мальцева.

НАШИ ДЕТИ

ПОКОЛЕНИЕ ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ

НУЖЕН НЕ РОБОТ, А НОМО SAPIENS

Прежде всего хочется отметить, что программа занятий в детском садике теперь стала не такой жесткой, как прежде. Больше стало свободы творчества для воспитателя. Я имею ввиду новую программу — «Радуга», которая предусматривает не только подготовку к школе, а и охватывает вообще жизнь детского сада, жизнь ребенка, его развитие. Занятия проводятся как и прежде, только теперь вместо слепого исполнения, каждый педагог использует из нее то, что считает наиболее приемлемым, использует различные формы.

Помимо физкультурных и музыкальных занятий у нас есть занятия по математике, точнее, по развитию элементарных математических представлений. Не забываем и о развитии речи.

— Вы заговорили о математике. А к чему вы стремитесь в данном случае? Что должен уметь и знать ваш выпускник: считать, допустим, до десяти или знать сколько будет три плюс четыре?

— Видите ли, мы теперь стремимся направить ребенка не на механическое заучивание, зубрежку, а на развитие его умственных способностей, мышления. Чтоб ребенок больше думал. Ведь научить его считать и запоминать — это же очень просто. А поставил тот же вопрос по-другому, и ребенок уже в замешательстве.

— Какие-то элементы логического мышления.

— Конечно. Для этого и много логических задач. Мы делаем и много пособий для развития таких способностей. В подготовительной, например, группе используются и много других пособий по теории развития изобретательных задач, сокращенно ТРИЗ. И вообще во всех группах воспитатели очень много готовят своими руками: и для развития, и для игр, и для дидактических целей. В магазине ведь не всегда и далеко не все можно приобрести. А так у нас подобного материала достаточно — воспитатели работают с душой.

С ЧЕГО НАЧИНАЕТСЯ САД?

— Традиционный в этой связи вопрос. Кто же, интересно, отличается в изготовлении таких пособий?



На снимке: занятие по музыке ведет музыкальный руководитель Татьяна Николаевна Шикалова. Вот так же, наверное, начинали свой путь в большую музыку и великие музыканты. Фото Николая СЮВАЕВА.

Беседу ведет Владимир СЫРОПЯТОВ

цем номере мы рассказали о том, как в детском саду № 237 «автотранс» заботятся об укреплении здоровья малышей и их физики. Однако выпускник детского сада должен стать не только физиком, но и получать здесь определенный объем навыков, знаний, озить его и к поступлению в школу

корреспондент и попросил рассказать заведующую детским садом Людмилу Архадьевну ВЛАДЫКИНУ

датель показывала творчество наших воспитанников.

ЧТО МОЖЕТ СОСТАВЛЯТЬ ПЛАТОНОВ...

Получается, что мы сейчас находимся в лучшем детском саду столицы Удмуртии, по крайней мере, в деле постановки музыкального воспитания.

Это, пожалуй, слишком громко. Просто, как всегда, прежде чем определить место проведения подобного занятия, методисты горюно, рассмотрев работу всех детских садов, осстановили свой выбор на нашем. И, пожалуй, не ошиблись. Отзы́вы об этом уроке были очень хорошие. А ведь показывалось, что все это не для детей, которых при желании удивить можно довольно легко, а для взрослых.

Чем же, интересно, взяла ваша детвора?

Так ведь дети-то на этом занятии показывали не то, что они выучили, а то, что сочинили сами. Были свои танцы, стихи, а некоторые сочинили даже музыку. И это дети дошкольного возраста. Так что Татьяна Николаевна не только сама сочиняет, но и, как видите, смогла этим увлечь ребят. Мы-то за четыре года, что она у нас работает, к этому уже, можно сказать, привыкли.

У нас же подобные мероприятия проходят ежегодно. Мы его обычно проводим в мае, в дни памяти П. И. Чайковского и называем — фестиваль детского музыкального творчества. Но вот когда это увидели работники других детских садов, то знали бы вы — насколько они были поражены тем, что такой ребенок уже сам может сочинить песню из трех куплетов, причем и стихи, и музыку. А ведь это были специалисты — музыкальные работники. Кстати, и я, когда впервые услышала об этом — тогда Татьяна Николаевна готовила еще только первый фестиваль, — даже засомневалась: способны ли на такие дети? Ведь и взрослому это не каждому по плечу. Но позднее пришло поверить. Это когда я увидела сам про-

цесс подготовки к фестивалю, увидела, как все это происходит, как рождается. Подходит, например, девочка и говорит:

— Татьяна Николаевна, а я придумала вот такие слова.

И тут же ей своими пальчиками на фортепиано промузиковала.

— Сочиняют они, естественно, по аналогии, на основе чего-то уже хорошо известного.

— В том-то и дело, что

брать мясо, соки, воши, фрукты и другие продукты.

ЛАНДЕЙ? ПОЖАДУЙСТА!

— Случалось, допустим, невероятное: вам выделили средства — Ваш первый шаг?

— Я бы сделала ремонт. Мы вообще-то ежегодно ремонтируем какое-либо отдельное помещение, так что посмотришь — у нас, вроде, и чистенько. Но вот с одной группой, вернее с ее помещением, у нас пока неразрешимая проблема. Гам, видимо, было что-то связано с нарушением технологии отделки. Краска начала сползать. Мы его еще в прошлом году готовили и ремонту. Была доверенность с жилищно-эксплуатацией.



На снимке: интересно в старшей группе проходят занятия в изостудии, которые проводит воспитатель Светлана Александровна Санникова. Фото Николая СЮВАЕВА

ационным участком ДАО «Спецгазавтотранс», составлена была уже и смета, причем и в сумме это выливалось не в столь большую. Но на том все и кончилось. В текущем году мы об этом уже и не занимаемся.

Недавно я была в 184-м детском саду подшипникового завода. Так там в группах и компьютеры, и телевизоры, и даже мягкая мебель. Последнее, конечно, вовсе не обязательно. Но остальное... Ведь и мы могли открыть престижный сейчас компьютерный или лицейский класс. Люди у нас есть. Но ведь нужна и соответствующая материальная база — иначе какой же это будет лицейский класс. Недавно мне пришло письмо из Пензы. Предлагают шикарное оборудование для детских площадок. Во-первых, это новизна, современность и красочное обустройство каждого участка. Во-вторых, это же будет уже долговечно, не то, что мы обычно делаем. Сколько из досочек, а они уже через два-три года то погнили, то сломались... и мы вынуждены опять сколачивать новое. В итоге получается не только хуже, а еще и дороже. Есть у них и шикарный строительный конструктор, о котором я уже говорила. Но увы, видит око, да зуб неймет. А ведь они согласны на любую форму оплаты в рассрочку, кредит, бартер... И все равно мы не можем купить даже на этих условиях.

Единственное, на что еще я возлагаю надежду, а точнее, даже веру, так это на визит с поклоном к А. М. Баландову — начальнику Ижевского АТП. В этом коллективе нас понимают лучше, чем где бы то ни было. Именно здесь для нужд детского сада выделили автомашину. Или взять поездки в тот же театр. Попробуй-ка тридцать малышей прокати в городском транспорте — это же масса неудобств и, что самое главное, еще больше опасностей. И тут опять-таки выручает А. М. Баландов: помогает нам в эти трудные годы.

ИНФОРМАЦИЯ

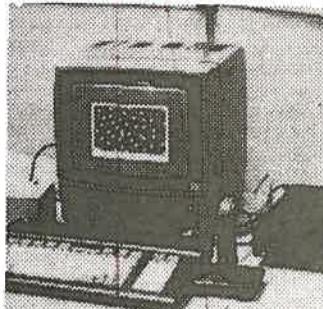
НА ДОСУГЕ

ДЕТЕКТИВ

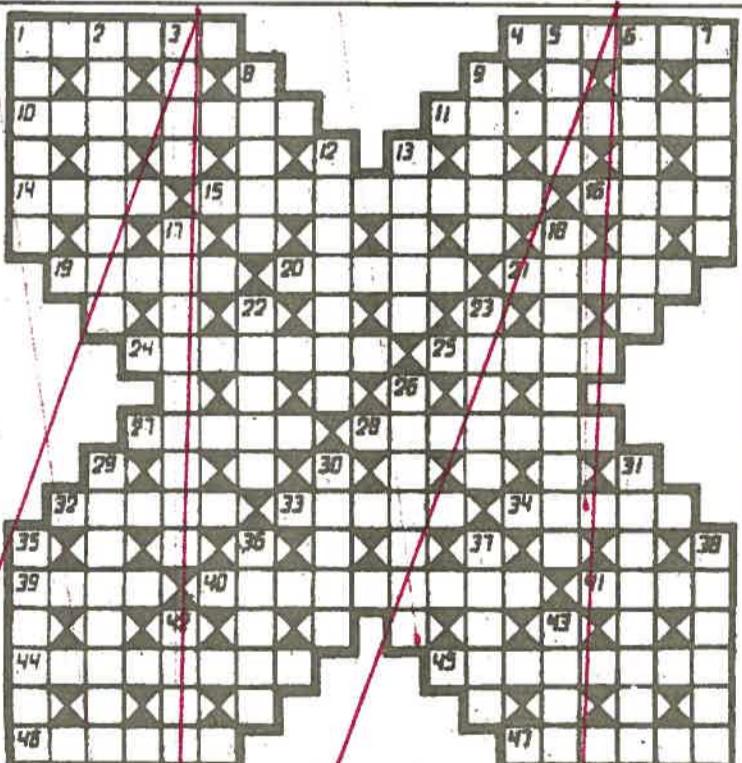
Джеймс Хедли Чейз

Новости Удмуртии**«АГРОМАШ-94»**

Все, что есть прогрессивного в агропромышленном комплексе, было представлено на всероссийской выставке «Агромаш-94», прошедшей на производственных площадях завода «Метеор» (ИЭМЗ). 25 предприятий Удмуртии и свыше 50 из



На снимках: оснащение игровых залов, решение инженерных задач, подготовка текстовых документов в комплекте с печатающим устройством, использование в качестве обучающего устройства в школах, — все по плечу бытовому компьютеру «Компьютер» производства Ижевского механического завода; хозяйкам же здесь могут предложить и кухонный комбайн «Югдан»; и скот и горожан заинтересовал на выставке тракторный модуль «Медведь» АО «Уфимаш». Фото Николая СЮВАЕВА.

**КРОССВОРД**

По горизонтали: 1. Отрезок определенной длины и направления. 4. Мужская двубортная одежда в талию с длинными полами. 10. Разнообразная, изысканная еда. 11. Музикальное произведение для певцов-солистов, хора и оркестра, предназначенное для концертного исполнения. 14. В старой русской армии — военный из частей легкой кавалерии. 15. Родина. 16. Туловище человека. 19. Еклад в какое-либо общее дело. 20. Самостоятельно существующий организм. 21. Площадка для тренировки лошадей. 24. Негатив — позитив, ледостав — ... 25. Парнокопытное животное с небольшими рогами, обитающее в горах. 27. Ребенок родителей, являющихся представителями различных рас. 28. Сплоченная группа людей, соратников. 32. Разновидность пасты. 33. Пищевой продукт из цельных или дробленых зерен. 34. Человек отвергнутый обществом. 39. Вид водорослей. 40. Небольшое феодальное государство. 41. Время, период, срок. 44. Стоящий на посту милиционер. 45. Пробитое насеквом место. 46. Собрание репродукций, изданных в виде книг. 47. Большое соединение кораблей.

По вертикали: 1. Виноградное вино. 2. Кассир, хранитель денег учреждения. 3. Наружная часть колеса, обтягивающая шину. 5. Жилище кочевых народов. 6. Купец. 7.

Чернильное пятно 8. Разновидность соединительной ткани позвоночных животных, отличающаяся плотностью и твердостью. 9. Беспорядочное и сумное скопление ребят. 12. Отделение городской полиции в старой России. 13. Важная персона. 17. Воинское подразделение, входящее в состав взвода. 18. Притягательная сила. 22. Русский эстрадный певец. 23.

Ответы на кроссворд, опубликованный в № 11

По горизонтали: 7. Стихия. 10. Вопрос. 11. Таверна. 12. Схватие. 13. Родина. 14. Аракс. 16. Пьеса. 17. Школа. 21. Ампера. 22. Археолог. 24. Квартира. 25. Есенин. 27. Карта. 30. Верфь. 31. Стезя. 36. Гавана. 37. Пагода. 38. Бодайбо. 39. Бобина. 40. Критик.

По вертикали: 1. Стажер. 2. Охотск. 3. Мятеж. 4. Свара. 5. Упадок. 6. Корнил. 8. Авария. 9. Арматура. 15. Армавир. 18. Урочище. 19. Кусто. 20. Перст. 23. Артемида. 26. Оффид. 28. Анатом. 29. Трагик. 32. Тугрик. 33. Зодник. 34. Чабан. 35. Опока.

ПРОУЧИЛИ

Ижевчанин Х. приобрел кран к слесному бачку производства вяткинской ПКФ «Ракман». Через четыре месяца, несмотря на гарантийные обязательства, кран сломался. Потребитель отправил его бандеролью изготовителю, но ответа не получил.

Тогда комитет по защите прав потребителей предъявил иск с взысканием с предприятия «Ракман» неустойки, стоимости крана и морального вреда — всего 12680 рублей. Не реагировавший на переписку изготовитель в суд явился и тут же выплатил деньги.

А кран и стоил-то всего 780 рублей.

КОНТРАКТ ГОДА?

— Это успех не только Удмуртии, но и России, — сказал о контракте на производство портативных и автомобильных радиостанций, подписанном в ноябре всемирно известной шведской фирмой «Эриксон» и промышленно-финансовой группой «Уральские заводы», ее вице-президент В. А. Шурыгин. Отмечается, что это первый в последние годы серьезный контракт, подписанный иностранной фирмой. Цена новых изделий будет вполне сопоставима с отечественными аналогами, но мощность выше в пять раз, размер вдвое меньше, а вес, технические характеристики даже и сравнивать сложно. Портативная, например, радиостанция весит всего 500 граммов, что значительно меньше веса отечественной.

В Удмуртии базовыми станут или Сарапульский радиозавод, или Ижевский мотозавод. Это решат акционеры ФПГ «Уральские заводы». Предполагается выпуск 120 радиостанций в смену. Самый реальный срок изготовления первых изделий — первый квартал будущего года.

РЕПОРТАЖ ИЗ ДРАКОНОВЫХ ГОР

(Продолжение. Начало в №№ 11 и 12)

— Разумеется. — Гарри положил на стол пластиковую карточку. Шалик внимательно просмотрел ее и возвратил Гарри.

— Господин Эдвардс, прав ли я, утверждая, что вы согласны участвовать в увлекательном, хотя и немного опасном путешествии, — за приличное вознаграждение?

Эдвардс утвердительно кивнул: в его положении выбирать не приходилось. Знал об этом и Шалик.

— Не говорите никому о подробностях нашей беседы, — предупредил он Эдвардса. — Учите, это в ваших же интересах.

— Я буду нем как рыба, — заверил его Гарри и вышел в приемную.

Секретарша встала и открыла дверь в коридор. На этот раз Гарри не удивился. Его мысли были заняты совсем другим. Девять тысяч долларов!

Секретарша удостоверилась, что Гарри вошел в лифт, и вернулась к столу. Выдвинув ящик, она выключила стоящий в нем маленький диктофон.

Ровно в 21.00 та же черноволосая секретарша, Натали Норман, как прочел Гарри на табличке, прибитой к тумбе стола, ввела его в кабинет Шалика. Двое мужчин, пришедших раньше, с интересом посмотрели на него. Гарри сел. Один из присутствующих ему явно не понравился: грузный мужчина небольшого роста, с седыми, чуть вьющимися волосами, серыми бегающими глазами, тонкими губами и квадратным подбородком. Второй, лет на десять моложе, с выгоревшими волосами и загорелым до черноты лицом, наоборот, сразу располагал к себе.

Тут же в кабинет вошел Шалик.

— Итак, все в сборе. — Он прошел к столу, сел и, не торопясь, раскрыл сигару. — Позвольте мне представить вас друг другу. Это Гарри Эдвардс, пилот вертолета и отличный механик; отсыпал три года во Франции за контрабанду. Это Кеннеди Джонс. — Сигара указала на более молодого мужчину. — Чтобы принять участие в нашей встрече, он специально прилетел из Иоханнесбурга. Джонс — профессиональный охотник. Он знает все о диких животных, особенно обитающих в Южной Африке. Должен добавить, что господину Джонсу некоторое время пришлось провести в тюрьме Претории. — Джонс смотрел в потолок. На его губах играла улыбка. — И наконец, — продолжал Шалик, — господин Лью Финнел, взломщик сейфов. По мнению полиции и преступного мира, один из лучших специалистов своего дела. Он тоже пробыл за решеткой не один год. — Шалик выдержал паузу. — Как видите, джентльмены, у вас есть кое-что общее.

Никто не произнес ни слова. Все ждали, что же будет дальше. Шалик положил на стол большую папку.

— Так как знакомство состоялось, позвольте перейти к делу. — Он открыл папку, вынул большую глянцевую фотографию и протянул ее Финнелю.

Тот удивленно уставился на изображенный на ней стариный перстень, украшенный алмазами. Пожав плечами, он передал фотографию Гарри, а тот, в свою очередь, Джонсу.

— Перед вами перстень, принадлежавший Цезарю Борджиа. — Шалик оглядел присутствующих. — Я полагаю, вам известно, кто такой был Цезарь Борджиа?

— Он отравлял людей, да? — не очень уверенно спросил Финнель.

— Думаю, что это справедливое утверждение. Да, среди всего прочего, он отравил или приказал отравить многих своих современников. Этот перстень сделан неизвестным мастером в 1501 году по эскизу самого Борджиа. Глядя на него, трудно поверить, что это смертельное оружие, но тем не менее... Под одним из алмазов имеется крошечный резервуар, наполняемый ядом. Среди алмазов спрятана микроскопическая полая игла, соединенная с резервуаром. Кончик иглы остро заточен. Когда Борджиа хотел избавиться от своего врага, он поворачивал перстень так, что алмазы и игла оказывались внутри ладони, и пожимал тому руку. Острие иглы царапало кожу, яд проникал в кровь, и через несколько часов человек умирал.

— В течение четырех столетий перстень считался потерянным. Его нашли у одного флорентийского банкира, погибшего со своей семьей в автомобильной катастрофе. К счастью, эксперт узнал перстень и купил его практически за бесценок. Потом перстень предложили мне. — Шалик стянул пепел. — Я покупал произведения искусства и перепродаю их богатым коллекционерам. У меня есть клиент, собирающий сокровища Борджиа. Я продал ему этот перстень. Через шесть месяцев его украдли. Мне потребовалось приложить немало усилий, чтобы выяснить, кто это сделал. Следы привели к другому коллекционеру. Собранные им, вернее, украденные по его приказанию шедевры мировой культуры украсили бы любой музей. Джентльмены, я прошу вас принять участие в операции по возвращению перстня Борджиа моему клиенту.

Последовала долгая пауза.

— То есть мы должны его выкрасть? — спросил наконец Финнель.

Шалик неодобрительно посмотрел на него.

— Грубо говоря, да. Но, как я и указывал ранее, полиция не станет вмешиваться. Перстень украден у моего клиента. Вы просто возьмете его назад.

Пепел с сигары Финнеля упал на толстый персидский ковер, устилающий пол.

— Сколько стоит этот перстень?

— Это вас не касается. Перстень, разумеется, дорогой, но далеко не каждый заплатит за него большие деньги. — Шалик помолчал. — Поговорим о теперешнем владельце перстня. Он скажочно богат. И одержим страстью к приобретению произведений искусства. В средствах он не стесняется. На него работает целая охрана. Они крадут всемирно известные шедевры из крупнейших музеев мира и даже из Ватикана, а потом направляют в его собственный музей.

— И где расположен этот музей? — спросил Гарри.

— На границе Басутоленда и Натали, где-то в Драконовых горах.

— Вы говорите о Максе Каленберге? — спросил Кеннеди Джонс.

Шалик коротко взглянул на охотника.

— Вы его знаете?

— В Южной Африке это имя знакомо всем.

— Тогда расскажите о нем двум джентльменам.

— Перстень сейчас у него?

Шалик кивнул.

(Продолжение следует).