

«СПЕЦГАЗАВТОТРАНСУ» - 10 ЛЕТ

ГАЗОВИК

выходит два раза в месяц
SPETSGAZAUTOTRANS
DAUGHTER JOINT-STOCK COMPANY



СПЕЦГАЗАВТОТРАНС
ДОЧЕРНЕЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

распространяется
бесплатно

№ 7-8 (46-47) 23 мая 1995 года

Издается с 1992 года

В НОМЕРЕ:

Впервые «Газовик» публикует имена тех, кто за годы истории СГАТа награжден орденами, медалями, удостоен почетных званий «Газпрома»

2 стр.

Мы отметили 50-летие победы советского народа над фашизмом, поздравили участников Великой Отечественной войны и ветеранов тыла. Но многое-ли радости испытывали 9 мая ветераны...

2 стр.

А.М. Баландов:
— Деньги при желании можно заработать всюду, но на заполярном Севере легких заработков никогда не было

3 стр.

В.И.Подлесских:
— Прежние руководители довели завод до ручки. План был в 1968 году изготавливать 80 тыс. плит, за 10 месяцев собрали только шесть с половиной тысяч.
(Из истории ВЗГА)

4 стр.

В России нынче всяк есть по-разному, у кого за столом густо, у кого пусто. О том, как кормят вахтовиков на Ямале, мы тоже расскажем

5 стр.

Новые производственные корпуса ВЗГА — это уже реальность

6 стр.

Трудно пройти в первую лигу, но «Газовик» за нее борется

8 стр.



Наверстывая упущенное

Май — самый неблагоприятный месяц для отсыпки грунта на дороги и площадки месторождений Приполюсья и Заполярья, пик распутицы. Только по этой причине, как сообщила диспетчер автоколонны Чайковского ПТТ и СТ, работающей в Пурпе, Лариса Никитюк, полностью нагруженные машины по бездорожью «не тянут». И приходится вместо четырех ковшей загружать в самосвал три, а то и два.

И, тем не менее, чайковцы майское задание на строительстве автодорог на Комсомольское и Западно-Тарко-Салинское месторождения закрыли во второй декаде месяца. И сейчас идут с опережением графика на одиннадцать дней.

Водители Ижевского АТП, осваивая новое месторождение «Заполярное», добились опережения графика на двадцать одни сутки, что с ликвой покрывает допущенное отставание в двенадцать дней по отсыпке грунта на Харватунском месторождении. В общем же, при плане в шестьдесят тысяч кубов на Ямбургских объектах, за две декады мая отсыпано около восемидесяти пяти тысяч кубометров грунта.

Майское задание (65 тысяч кубометров отсыпки) на Ямале значительно перевыполнено уже в середине месяца.

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

СГАТ, как известно, образовался на основе Чайковского предприятия технологического транспорта и из колонны тяжелого транспорта вырос в мощное акционерное общество, обслуживающее своими предприятиями газовые месторождения Крайнего Севера. А на Ямальском месторождении АО «Спецгазавтотранс» стало по существу монополистом, в хорошем смысле этого слова, обустройства площадок под буровые и отсыпке дорог в тундре.

Первыми организаторами этих работ на полуострове были начальник Чайковской автоколонны Валерий Александрович Леухин и заместитель директора предприятия по Ямалу (такая должность тоже появилась тогда впервые) Валерий Петрович Рыбинский.

Как как это было? Вспоминаниями делятся на 6-й странице газеты директор Чайковского ПТТ и СТ В. П. Рыбинский и начальник отдела труда и зарплаты В.А.Леухин.

По Казыму и Хулымсунту

Весна пришла всюду, в том числе и на необъятные просторы тюменского края, на берега Оби и ее притоки, а, стало быть, и в далекий Игрик, где расположена ремонтно-эксплуатационная база флота СГАТа.

— 21 апреля ушли первые буксиры с баржами на Хулымсунт и Сорум (название рек), рассказывает нашему корреспонденту начальник РЭБфлота В.Ф.Калинин. — По весне вода здорово упала, а пробираться на мелководье — дело хлопотливое. Сорум в самом узком течении, протяженность которого более 100 км., не шире 12-15 метров, да глубина 1 метр. Хорошо, что наши «костромичи» имеют осадку 90 см. Тем не менее «плотин» приходится больше суток, пункт назначения — Сорумская газопрекачивающая станция, строительство которой ведется в недоступном для дорожного

транспорта месте. Сюда только по реке, либо вертолетом. Водой выгоднее. Начальный пункт загрузки — порт Сергино, затем по Оби до устья Казымы порядка 300 км., плюс почти столько же по Казыму, а там — узенький Сорум.

— День и ночь идет судно?.. — Да, надо успеть проплыть груз по мелководью. Правда, в планы по весне не уложились, порядка 3600 тонн грузов оставили на осень.

— Это мы говорили о восточном направлении судоходства, а есть и западное...

— Я уже упомянул Хулымсунт. На эту реку путь лежит по М.Сосьве — 100 километров, а дальше — мелководье Хулымсунта, пороги встречаются, кое-где приходится пережидать, чтобы вода достигла нужного уровня. По этому маршруту везем турбинные масла, щебень, керосин. Тоже, кстати, на перекачивающую станцию.

1995-ый — не простой год для СГАТа. Десять лет назад было создано наше предприятие, его люди прославились самоотверженным трудом при освоении газоносных пластов на Ямбурге, п-ве Ямал. В сегодняшнем номере мы вспоминаем прошлое, говорим о настоящем «Спецгазавтотранса».

С 1987 года работает в «Спецгазавтотрансе» водитель Геннадий Сергеевич Пушин. Годом позже принял на работу Владимир Матвеевич Малышев. Оба прошли школу Севера в составе Чайковского ПТТ и СТ. А в настоящее время трудятся в Ижевском АТП.

На снимке: водители седьмой колонны АТП Г.С.Пушин (слева) и В.М.Малышев.

— Стало быть, перешли игорные речники на летнее расписание?

— Да, зимой 8 часов длится смена, с 1 мая — 12 часов.

— А как заработка у капитанов, матросов, Виктор Федорович?

— Думаю, обиженных нет. Трудятся у нас украинцы, белорусы. Приезжают домой и обменивая свои солидные заработки на карбованцы и «зайчики», наши речники в миллиардрах ходят. Через два года им еще отпуск льготный предоставляется с большим материальным подспорьем. Зарплату выдаем хоть не день в день, но с очень маленьким опозданием — на неделю, не больше. Стали и авансировать. К осени сдадим в эксплуатацию 16-квартирный жилой дом. Вот так живут речники Игрима.

Записал С.Галин.

К 50-летию Великой Победы



Ветераны Великой Отечественной... Торжественный парад на Красной площади в Москве с их участием 9 мая, посвященный 50-летию Победы над фашизмом, стал потрясающим зрелищем. Он вызвал слезы даже у президента Америки Билла Клинтона. Это был парад победителей, чья совесть перед народом, как справедливо заметил комментатор московского телевидения, чиста.

Торжественная встреча в честь ветеранов Великой Отечественной была организована и в ДАО «Спецгазавтотранс». Читайте об этом на 2-й странице газеты.

На снимке: генеральный директор ДАО «Спецгазавтотранс» В.А.Тумаев поздравляет с праздником участника Орловско-Курской битвы, форсированного Днепра в годы войны Валентина Ивановича Подлесских.

НАГРАДЫ, ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ

50 лет Великой Победы

За высокие достижения в труде

За десять лет существования «Спецгазавтотранса» многие его работники удостоены правительственные наград, почетных званий, грамот «Газпрома». Наша газета впервые публикует список трудящихся, удостоенных высокой оценки, чьими именами СГАТ вправе гордиться.

Орден Дружбы народов
Шапилов Олег Алексеевич — СУПНР, начальник управления. 1986 г.

Орден «Знак Почета»
Анисимов Иван Григорьевич — водитель ЧППИСТ. 1986 г.

Вахрушев Владимир Аркадьевич — механик автоколонны №2 Ижевского АТП (ЯПТИСТ). 1987 г.

Орден Трудовой Славы III степени
Селютин Василий Николаевич — слесарь-наладчик СУПНР. 1986 г.

Медаль «За трудовую доблесть»
Попов Дмитрий Анатольевич — слесарь-наладчик СУПНР. 1986 г.

Иванов Владимир Алексеевич — старший прораб СУПНР. 1986 г.

Муслимов Билал Рахимзянович — водитель автоколонны №3 ЧППИСТ. 1989 г.

Бакулов Вячеслав Иванович — водитель Ижевского АТП (ЯПТИСТ).

Медаль «За трудовое отличие»

Чайников Фаик Файзиевич — начальник автоколонны ЧППИСТ. 1986 г.

Глазырин Михаил Матвеевич — водитель автоколонны №1 ЧППИСТ. 1986 г.

Звание «Почетный работник газовой промышленности»

Мыльников Афанасий Алексеевич — токарь механического участка ВЗГА. 1988 г.

Гордеев Анатолий Петрович — электромонтер ВЗГА. 1991 г.

Константинова Нина Валентиновна — слесарь-сборщик ВЗГА. 1991 г.

Ненилина Анна Николаевна — штамповщик ВЗГА. 1991 г.

Нельзин Владимир Борисович — директор ВЗГА. 1991 г.

Семибратьев Лев Тихонович — литейщик ВЗГА. 1991 г.

Ломаев Юрий Иванович — водитель ВЗГА. 1991 г.

Шапилов Олег Алексеевич — СУПНР. Начальник управления. 1993 год.

Крук Леонид Арсентьевич — водитель ЧППИСТ. 1993 год.

Сидоров Николай Николаевич — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Гатин Фарит Насимович — водитель.

Шагалов Федор Викторович — слесарь по ремонту автомобилей ЧППИСТ. 1993 г.

Рябов Александр Сергеевич — начальник АТП-2. 1993 г.

Бобылкин Владимир Дмитриевич — медник Ижевского АТП. 1993 г.

Шмюнов Евгений Александрович — водитель АТП-2. 1993 г.

Хайрулин Назир Сагиуллович — литейщик ВЗГА. 1994 г.

Пастухов Василий Николаевич — слесарь по ремонту автомобилей АТП-3. 1994 г.

Тумаев Владимир Алексеевич — генеральный директор ДАО «Спецгазавтотранс».

Звание «Ветеран труда газовой промышленности»

Ершова Тамара Алексеевна — слесарь механо-сборочных работ сборочного участка ВЗГА. 1988 г.

Кондратьева Галина Алексеевна — маляр ВЗГА. 1989 г.

Бек Николай Готлибович — водитель Тюм. УАВТ. 1990 г.

Бурнышев Георгий Зотеевич — водитель ЧППИСТ. 1990 г.

Петров Алексей Георгиевич — капитан РЭБфлота. 1992 г.

Наумова Надежда Сергеевна — начальник ЦЭЛ ВЗГА.

Тумаев Владимир Алексеевич — генеральный директор ДАО «Спецгазавтотранс». 1993 г.

Коробейников Владимир Николаевич — водитель Ижевского АТП. 1994 г.

Голин Валерий Викторович — главный механик РЭБфлота.

Белоусов Вячеслав Александрович — начальник отдела МТС ВЗГА.

Корепанова Валентина Арсентьевна — обжигальщица ВЗГА. 1992 г.

Рытова Тамара Георгиевна — слесарь механо-сборочных работ ВЗГА. 1992 г.

Томилова Анна Михайловна — инженер-метролог ВЗГА. 1992 г.

Звание «Отличник газовой промышленности»

Чайников Фаик Файзиевич — начальник автоколонны №3 ЧППИСТ.

Рыков Сергей Иванович — слесарь механо-сборочных работ ВЗГА. 1988 г.

Тумаев Владимир Алексеевич — генеральный директор ДАО «Спецгазавтотранс».

Копыгин Юрий Петрович — зам. начальника по Северу Ижевского АТП. 1989 г.

Ротанова Клавдия Михайловна — инженер ВЗГА. 1990 г.

Башегурова Любовь Андreeвna — токарь ВЗГА. 1992 г.

Ворошилов Сергей Владимирович — водитель АТП. Н. Уренгой. 1992 г.

Иванов Владимир Алексеевич — начальник участка СУПНР.

Андреев Аркадий Александрович — наладчик ВЗГА. 1992 г.

Воротова Тамара Ивановна — экономист ВЗГА.

Воротов Александр Иванович — слесарь механо-сборочных работ ВЗГА. 1992 г.

Федорченко Николай Николаевич — обжигальщик ВЗГА. 1992 г.

Западниова Татьяна Егоровна — резьба-нарезчик ВЗГА. 1993 г.

Якимчак Николай Антонович — газоэлектросварщик АТП-3. 1993 г.

Смирногоров Юрий Мартемьянович — капитан РЭБфлота. 1993 г.

Сохин Анатолий Арисальевич — газорезчик ПМК. 1993 г.

Неустроев Виктор Федорович — водитель АТП-2. 1993 г.

Видманов Николай Иванович — начальник РММ АТП-2. 1993 г.

Крохин Василий Михайлович — водитель ЧППИСТ. 1994 г.

Мещеряков Леонтий Павлович — газорезчик ПМК. 1994 г.

Абросыкина Галина Александровна — старший раздатчик нефтепродуктов АТП-2.

Злыбин Олег Гаврилович — начальник отдела Ижевского АТП. 1994 г.

Антонова Валентина Павловна — инженер ОГМ ВЗГА.

Башегурова Галина Павловна — штамповщица ВЗГА. 1992 г.

Башегурова Любовь Андреевна — агрегатчица межанического участка ВЗГА. 1992 г.

Михалева Любовь Яковлевна — экономист ВЗГА.

Фонарев Владимир Васильевич — электромонтер отдела гл. энергетика. ВЗГА.

Хлебников Сергей Петрович — травильщик ВЗГА.

Чипкова Людмила Лукьяновна — слесарь межанических сборочных работ ВЗГА.

Якимова Лидия Алексеевна — контрольный мастер ОТК ВЗГА.

Почетная грамота «Газпрома»

Сухов Валерий Александрович — водитель автоколонны №7 ЯППИСТ. 1986 г.

Пустовалов Владимир Карлович — водитель автоколонны №2 ЧППИСТ. 1986 г.

Вахрушев Николай Яковлевич — водитель автоколонны №2 Ижевского (Ямбургского) АТП. 1987 г.

Лобанов Виктор Алексеевич — водитель автоколонны №3 ЧППИСТ. 1988 г.

Цыганков Валерий Георгиевич — водитель СУПНР. 1988 г.

Сорокин Николай Прокопьевич — водитель Ижевского АТП. 1992 г.

Бурганов Сергей Петрович — слесарь СУПНР.

Серенко Александр Петрович — водитель АТП. Н. Ур-ой.

Шахов Николай Иванович — ремонтник РЭБфлота. 1992 г.

Бяткин Иван Иванович — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Филиппов Виктор Иванович — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Караваев Василий Михайлович — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Горбунов Анатолий Дорофеевич — тракторист ЧППИСТ. 1993 г.

Гизатуллин Вячеслав Тимирхазиевич — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Истомин Дмитрий Васильевич — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Рычков Владимир Николаевич — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Норкин Сергей Григорьевич — вулканизаторщик ЧППИСТ.

Попова Марфа Евламьевна — начальник ПЭО ЧППИСТ. 1993 г.

Конюхов Владимир Михайлович — старший механик автоколонны N1 ЧППИСТ. 1993 г.

Богданов Владимир Георгиевич — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Горшков Николай Михайлович — водитель ЧППИСТ.

Машегов Сергей Федорович — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Кушев Николай Викторович — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Шашин Александр Николаевич — слесарь-сантехник ЧППИСТ. 1993 г.

Рогожникова Любовь Феофановна — старший инспектор ОК ЧППИСТ. 1993 г.

Волк Галина Евгеньевна — экономист ЧППИСТ. 1993 г.

Горбунова Наталья Борисовна — нормировщик ЧППИСТ. 1993 г.

Таначев Вячеслав Васильевич — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Морозов Сергей Валерьевич — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Арманов Геннадий Иванович — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Пичугин Анатолий Николаевич — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Черепов Владимир Васильевич — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Красноперов Иван Павлович — водитель ЧППИСТ. 1993 г.

Грошев Николай Иванович — водитель ЧППИСТ.

<

Во втором номере начальник Ижевского АТП А. М. Баландов рассказал о первых шагах только что созданного автопредприятия по освоению Ямбургского месторождения газа. Однако при ускоренном наращивании темпов отсыпки площадок для буровиков, наседавших тогда СГАТовцам на пятки, автотранспортникам одновременно приходилось так же ускоренно строить, укреплять и свою техническую базу как в Ямбурге, так и в Ижевске.

О том, как в те трудные годы это все осуществлялось, и рассказывает сегодня Александр Михайлович БАЛАНДОВ.

БАЗА

Весной 1986 года все-таки удалось выбрать (считай, выпросить) у заказчика арочный ангар для организации так необходимого нам технического обслуживания. В ПО «Тюменбурггаз», под буровые которого мы и отсыпали в Ямбурге площадки, понимали, что не помогут они сейчас нам — завтра сами останутся без фронта работ, потому и пошли навстречу: ангар, который строили для себя, уступили нам. Мы быстрым провели туда тепло, решили другие вопросы. Сварили, например, длинную эстакаду, на которую можно было загонять сразу два КрАЗа, и уже в июне первый автосамосвал поставил на техническое обслуживание. С того дня, пусть и не в полном объеме, но постоянно стали проводить ТО-1 и ТО-2. Тем же летом магнитогорские строители поставили для нас еще один арочный ангар, в котором мы уже стали ремонтировать двигатели, коробки передач, агрегаты, клепать накладки и прочее...

Вслед за этим резко возрос и выход техники, коэффициент использования парка которой вскоре поднялся до неизвестной здесь прежде величины — 0,6. А ведь еще несколько месяцев назад, как мы помним, случалось, что выходило лишь три из девяноста автомашин. Теперь же рабочей техники нам уже хватало для выполнения напряженной программы отсыпки грунта.

В первые два года у нас ведь всюду — в том числе и здесь, в Ижевске — висел лозунг, призывающий обеспечить отсыпку 28 площадок. Тогда для нас это было очень много. Судите сами, в 1985 году с мая до конца года мы смогли отсыпать только два куста да площадку под жилье, равную двум-трем кустам, а на следующий год нам уже задают сразу 28 таких кустов. Но ничего. Справились, хотя и нелегко пришлось. Этот пери-

Горячие годы Ямбурга

од — 1985-1986 годы — был, можно сказать, самым трудным, самым горячим для нашего автопредприятия. Зато в конце 1986 года мы уже, далеко уйдя от буровиков, смогли начать работать (в смысле ремонта и обслуживания техники) в спокойном ритме.

Появилась теперь возможность заняться и обустройством своей базы на Ямбургском месторождении. Так у нас появилась баня, еще одно общежитие — уже третье. Жить стало удобнее, просторнее. Сами начали строить механическую мастерскую: нам же там, как воздух, требовались токарные и прочие станки.

В ту пору нам очень помог сегодняшний заместитель генерального директора М. А. Гладыш, курировавший тогда в качестве заместителя управляющего трестом «Ямбургстройгаздобыча». Именно ему наше предприятие обязано приобретением очень выручившего тогда нас блока механической мастерской в комплекте с токарными, шлифовальными и другими станками. Позднее к этому блоку мы уже сами пристроили еще и агрегатный, сварочный цеха.

Теперь, летом 1986 года, с пуском мастерской, аккумуляторщиков, электриков и других специалистов из «мини-цехов», как мы называли вагончики, оборудованные под ремонтные участки, перевели в помещение мастерской. А бывшие «мини-цеха» поставили под одну крышу и объединили в одно административное здание — контору. Теперь с утра все могли идти на свои рабочие места. Начальники колонн, механики, нормировщики... — всем создали условия, у всех появились кабинеты. Не обошлось, конечно, и без казусов. Помню, зашел на другой день — все на местах. Только вышел на минутку, Гайсин, работавший тогда начальником гаража, — вжик, и рвань в общежитие. Привыкли, пока не было контроля, да и теплее там. Я тут же за ним. — Ты это что же, говорю, делаешь-то! И не стыдно тебе! Ведь слесари до вас отапливали. И вы тоже обрудуйте и работайте. Вон шофера, так те вообще лицо тряпками обматывают, костер разожгут или изобразят какое-то подобие палатки и работают прямо на улице, на морозе. Вы же из готового помещения бежите поближе к кровати... Пробило. С того дня все стали работать на своих рабочих местах.

В 1987 году к нам на Ямбург приходит участок ПМК-4 и начал строить для нас болгар-

ский ангар. В декабре он был сдан. Это для нас была большая радость, хорошее подспорье, особенно для водителей. Скорее пустили тепло и поделили ангар по колоннам.

Пусть не столь высокими темпами, но обустраивали свою базу и в Ижевске. Ведь в мае 85-го, как мы помним, здесь не было даже и двора, куда бы можно было поставить первые поступившие для Севера КрАЗы. Лишь через год поставили «Вахту-40», которую оборудовали под контору. Постепенно отсыпали грунт под будущую базу. Здесь же, на ее месте тогда болото было, речка протекала, в которой даже рыбу ловили. И вообще, до 1989 года это был самый настоящий проходной двор, где одиноко стояли мастерские, да ангар. Даже забора не было, и все, кому не лень, ходили прямо через нашу территорию. Поэтому, как только я принял это автопредприятие, то первым делом занялся забором. Поставили его — на меня тут же в прокуратуру письмо поступило. Дескать... мафия! Тогда ведь, при Горбачеве, как грибы, начали расти кооперативы. Один из них нам иставил этот злополучный забор. Началась проверка: сколько грунта отсыпало, сколько щебенки...

А тем временем, в 1990 году построили еще один ангар, чтоб было куда поставить технику, поставили сами и оборотный склад. Все кругом механизированы, всюду кран-балки. Территорию заасфальтировали, завели теплицу, пасеку, построили административно-бытовой корпус или, как мы называем, контору. С ней тоже не все гладко было. Начинал ее строить кооператив. Выложил фундамент — бросил. Тогда взялись за нее строители Ижевской ПМК. Пол-этажа выложили — бросили. Пришлось нанимать бригаду со стороны. Доделали, доскребли и прошли осенью мы наконец-то перебрались в этот новый удобный корп...

Но главная боль, наша главная забота тогда были все-таки в Ямбурге. А там проблем было более, чем достаточно. Даже оптимальный график работы и тот искать приходилось уже прямо на марше. Вначале наш вахтовик пятнадцать дней работал на Севере, после чего столько же отдыхал. А на Ямбурге тогда жарко было. Все кипело. Это же была Всесоюзная ударная комсомольская стройка. Одни улетают, другие прилетают... Случалось, конечно, всякое. По неделе, а то и

две из-за нелетной погоды сиживали где-нибудь в Надыме. Однажды одна из вахт так, в полном составе, и просидела все пятнадцать дней в Надыме. После этого, так и не долетев до Ямбурга, вернулась домой.

Как показала практика, пятнадцатидневная вахта требовала большого количества автомашин, и, как уже можно было заметить, оказалась для Крайнего Севера слишком коротка. Ведь, если даже вахтовик и доберется вовремя до Ямбурга, то,ывает, неделю тратит только на подготовку автомашины к работе. Неделю поездил, а тут уже и вахта конец. Поэтому решили перейти на другой график: двадцать дней работы и десять отпуска. Но и он никого не устраивал. Тогда-то и ввели тот график, по которому работаем и до сегодняшнего дня: месяц вахтовик работает, а затем следует месяц отпуска.

НЕ НУЖЕН И ДЛИНЫЙ РУБЛЬ

Часто, когда речь заходит о северянках, можно услышать о чуть ли не мифических зарубках, да и вы, журналисты, тоже любите «поиграть» на этой теме. Но так говорят лишь те, кто «не нюхал» Севера. Кто поработал там — так не скажет. Более того, он не очень-то и восторгается этим. Вспомним хотя бы о массовом бегстве в 1985-1986 годах водителей первого северного набора, которые бежали от этих прежде очень желанных «дармовых» зарубок. Да, зарплата у нас высокая. В то время на заводе профессионалы зарабатывали 200-250 рублей. На нашем предприятии она составляла 450 рублей. В среднем. А у водителей было даже 550-600 рублей. Огромные по тем временам деньги. Но ведь это же, повторю, Север, а не Ижевск или там Краснодар.

В последние годы зарплата у нас изменилась неизвестно. Еще бы! — скажите вы, — теперь счет идет уже не просто на сотни, а на сотни тысяч рублей. И будете правы. Но лишь отчасти. Ибо главное отличие не в этом, не в суммах, а в подходе к заработной плате.

Прежде она, как и всюду по стране, была строго ограничена, лимитирована вышестоящей организацией. Абы как работает человек — получает 180, отлично делает — получает 200. А уж выше этого порога — как бы ни старался работник — прыгнуть не смей. Разница же, как можно заметить, минимальная, и она совершенно не стимулировала хорошего, инициативного работника, специалиста к повышению квалификации, мастерства, производительности труда. Теперь же мы сами можем определять степень поощрения своих лучших работников.

Сейчас ведь, в связи с экономическими преобразованиями и сокращением объемов работ, всюду избавляются от массы обслуживающего персонала. Не остаемся, естественно, в стороне и мы. Ведь разбухание штатов неизбежно ведет к снижению среднего уровня заработной платы. Теперь мы стремимся оставлять лишь тех, от кого непосредственно зависит производство. Так появилась возможность полнее стимулировать вклад тех, кто работает на объекте, добиваясь там высоких результатов. В итоге, оператор импортного бульдозера «Катерпиллер» или экскаватора «Хитачи» (если конечно, хорошо работает) получает на 30-40 процентов больше директора. У нас ведь по каждой специальности определены критерии, показатели, по которым и определяется соответствующая группа оплаты. Учитывается, как он в данный период выложился, какой объем пропустил через себя. Нет у кого-то прямых показателей — есть его косвенная зависимость от работы самосвалов. Мы теперь все напрямую зависим от того, сколько кубов привезет на ко-

нечный объект самосвал. Все завязаны в одну цепочку.

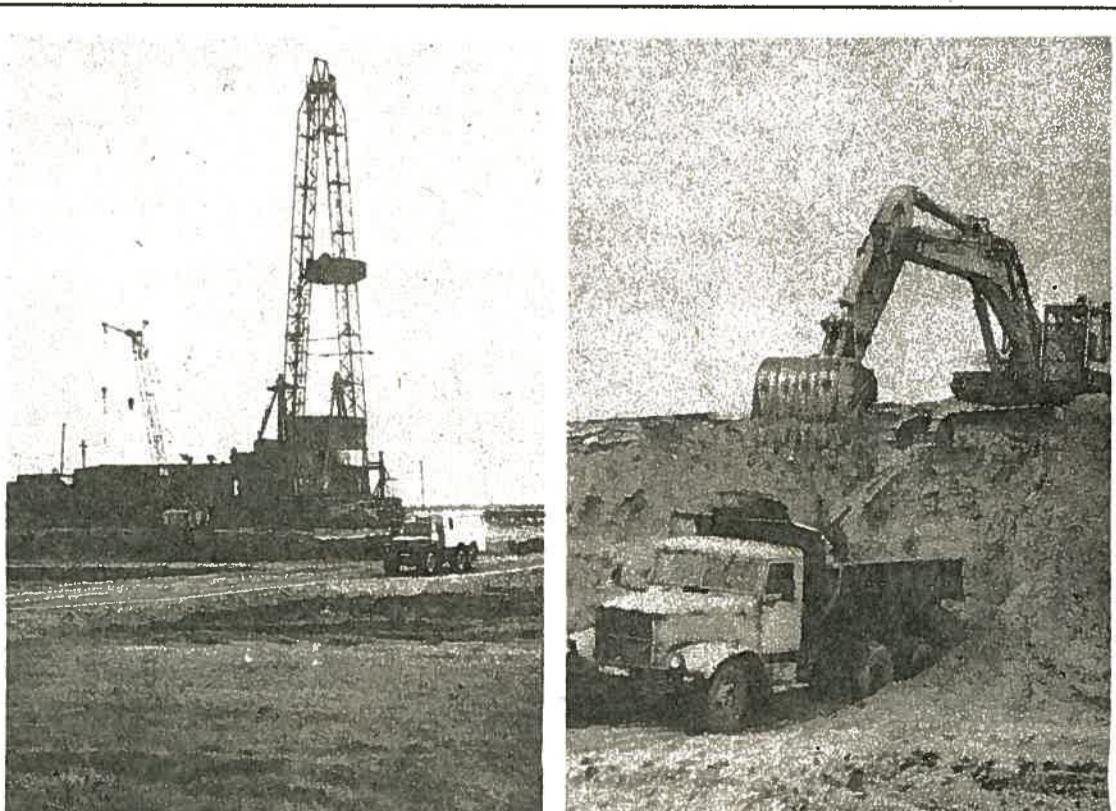
И последний штрих к росту заработной платы. Если сравнять темпы ее роста у наших северян и тех же заводчан, то у нас они окажутся значительно ниже. И это при существенной разнице в стоимости потребительских корзин в средней полосе и в Заполярье. Если в Ижевске зимой буханка хлеба не стоила и тысячи рублей, то в Ямбурге — 2600-2700. То есть мы, можно сказать, не оторвались, приблизились к условиям, существующим в средней полосе. Вот и судите теперь о «длине и привлекательности заполярного рубля».

УСЛОВИЯ ДИКТУЮТ РЫНОК

В общем, пропорции выдерживаются. К тому же, заработная плата работников нашего предприятия намного ниже, чем у других аналогичных предприятий, работающих на Севере. Однако именно это-то как раз нам и помогло удержаться на плаву, закрепиться там, где работали с 1985 года, в Заполярье. Учитывая то, что наши автоуслуги обходятся заказчику дешевле, он именно нам и давал новые объекты, что позволяло нам с каждым годом наращивать объемы работ. Даже сейчас у нас продолжается рост численности, мы принимаем людей ведущих профессий в то время, как другие предприятия вынуждены сокращаться, потому что их дорогие услуги сегодня в условиях рынка никому не нужны. Там же, на Ямбурге, прежде работали ведь и другие автопредприятия. А сейчас там, кроме нас, уже никого и нет. Все они практически расформированы.

И второе, что нас спасло, помогло удержаться в Заполярье — это вахтовый метод организации работ, преимущества которого в районах Крайнего Севера теперь очевидны каждому. Взять то же АТП-3, что в Новом Уренгое. Ну никак же оно не может так надежно, стably работать. Начали и они тоже переходить на вахтовый метод, а толку-то все равно пока нет. Местного, жителя Нового Уренгоя на месторождение ведь калачом не заманишь. Потому-то и на Сеноман, и на Медвежье гоняли нас из Ижевска, хотя там прекрасно могли бы управляться и уренгойцы. Но ведь они там живут, семьями. Зачем водителю ехать куда-то на Медвежье, Сеноман или Ямбург за сотни километров от своего дома и жить там целую неделю. Да он лучше где-либо поблизости, а то и прямо в городе постараюсь найти работу. Нас же, в отличие от местных, вахтовый метод работы удерживает от подобных лишних побуждений, от мысли уйти куда-то на сторону, в другую организацию. Наш вахтовик знает, что он прилетел с Ижевска работать именно на этот объект, на котором он и должен будет заработать.

Заканчивая тему заработка, экономии и целесообразности, я хочу остановиться и на доставке вахтовиков в Ямбург и обратно. Вообще-то в этом плане у нас была хорошо отработанная система. Летели самолетом до Надыма, а от него уже вертолетом, до места работы, где у нас был свой вертолет. Но затем пришла перестройка, заставившая по-иному посмотреть на то, что уже стало привычным, обыденным. Вскоре в связи с ростом цен на авиаперевозки вынуждены были призадуматься и мы. К этому времени до Ямбурга от г. Новый Уренгой уже была проложена бетонка. И я тогда принял решение: отказаться от вертолета. Лететь самолетом не до Надыма, а сразу на Новый Уренгой, от которого до Ямбурга ехать по бетонке на вахтовках, что намного дешевле. Так со второго полугодия 1989 года мы теперь и поступаем.



На снимках: скоро и из этой скважины выйдет из многовекового плены газ, вольется в газовый поток и по трансконтинентальному трубопроводу устремится за Урал в Европу. А

водители ДАО «Спецгазавтотранс» везут из карьеров грунт для отсыпки уже новых площадок, обеспечивая буровикам новый фронт работ.

От развода... до ВДНХ

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

В предыдущем номере был опубликован материал о боевом пути ветерана Великой Отечественной войны, бывшего директора Воткинского завода газовой аппаратуры Валентина Ивановича Подлесских.

— Может, с 1945-го и начнем?

— Демобилизовался я лишь в конце октября 1945 года. Два месяца отдыха. А 3 января 1943 года был назначен старшим мастером в пятый цех Воткинского машиностроительного завода. Но долго там работать не довелось — в феврале того же года избрали комсоргом цеха. А мне-то, хотя уже успел пройти через войну, всего 23 года. Довольно быстро поднял работу этой комсомольской организации, и в августе меня избрали заместителем комсорга ЦК ВЛКСМ на машзаводе. Тогда на оборонном заводе был не секретарь завкома комсомола, а комсорг ЦК ВЛКСМ. Прав у него, конечно, было побольше. Он имел, например, право обращаться непосредственно в Центральный Комитет комсомола. Так я работал полтора года. И что интересно. Оказывается, там не забыли, вспомнили, и даже через десятки лет — уже в 1988 году ЦК ВЛКСМ наградил меня Знаком в честь 70-летия ВЛКСМ.

— Видимо, и тогда за лозунгами и призывами помнили о человеке.

— Сейчас клеймят и партию, и комсомол. Но в целом-то, считаю, не надо бы это делать. Я вот поработал эти полтора года в комсомоле, так это ведь, должен сказать, мне дало зарядку на всю жизнь. Многое дало общение с молодежью, с остальным коллективом. И потом, я же, отвечая за производственную работу, теперь каждый уголок на заводе стал знать. Да и энергии тогда много было. Я считаю те годы самыми счастливыми в моей жизни. И никто тогда не считал комсомол какой-то заштатной организацией. Он же давал путевку в жизнь...

Так, будучи на комсомольской работе, вступил в ряды КПСС. Мы ведь тогда были очень идейными. Очень любили свою Родину, и были беспребедно преданны ей, своей партии. Это уж потом, через много лет стало прорезываться кое-что в отношении наших высоких партийных функционеров. Довелось это испытать и мне: два-три «щелчка» получил очень хороших...

Но это все еще будет впереди. А пока я после комсомола-то в ноябре 1947 года был взят инструктором в Воткинский горком партии. Вскоре приехала комиссия обкома партии. Закончили беседу со мной, а потом председатель комиссии, редактор «Удмуртской правды» М. И. Гнедин меня вдруг и спрашивает:

— Какое у тебя есть желание?

— Учиться хочу.

— Желание хорошее. Помогу тебе.

И действительно, потом пришло решение обкома о направлении меня на учебу в областную партийную школу. Вступительные экзамены сдал, причем очень хорошо. И потом мы учились тоже, хорошо. Была какая-то жажда знаний, тяга к учебе. В общем, получил диплом с отличием. А коли так, то я имел право выбора дальнейшей работы.

— Ну и куда же, воткинский мужик, поедешь работать? — спрашивает меня председатель комиссии второй секретарем обкома партии Л. Ф. Игнатьев.

— В Воткинск.

— Кем?

— Лектором меня туда приглашают, считают, что у меня к этому какие-то задатки проявились.

— А мы тебя предлагаем вторым секретарем Кезского района партии.

— Нет. Отпустите уж меня в мой Воткинск.

А как же сложилась дальнейшая судьба воина, каким был послевоенный, мирный период его жизни и деятельности? Об этом наш корреспондент попросил рассказать самого ветерана второй мировой.

И начал работать лектором. Потом стал заведующим отделом пропаганды, пять лет был вторым секретарем Воткинского горкома КПСС и еще пять лет секретарем по идеологии.

Мне очень повезло в жизни: много повидал хороших людей. Много их, например, было в обкоме, где мне часто приходилось бывать. Или взять такой факт. В Воткинский горком партии направили секретаря по идеологии Игнатьева, до этого работавшего в аппарате ЦК партии. Тогда ведь было движение — сверху вниз. Вот он к нам и приехал. Величайшей культуры, ума человека. Общение с такими людьми, конечно, не забываемо. Или взять первого секретаря обкома партии М. С. Сутина. Закончим мы, пропагандисты совещание, он обязательно пешком разъездом нас примет, поговорит. Порой ведь часа два так беседует. И представляет, после такой встречи с ним едешь домой с одним единственным желанием — работать. Вот такие были люди.

— Как же Вы оказались на Воткинском-то заводе газовой аппаратуры?

— А вот это как раз самые «щелчки». Обидели меня пару раз. Капитально обидели. Решил уйти из горкома. Первым в нем тогда был И. А. Козлов — известный в республике человек, умница. Понял меня. Отпустили. И я в 1959 году ушел по специальности опять на машиностроительный завод. Направили заместителем начальника цеха по подготовке производства, что позднее мне очень помогло на заводе газовой аппаратуры. Потом работал заместителем начальников еще в двух цехах, поработал и начальником в трех цехах... В общем, где потруднее складывалось, туда меня и толкали. Видимо, считали, что получается у меня. А в 1968 году вызвали в горком партии и уговорили принять завод газовой аппаратуры.

И что интересно-то. Я ведь дал согласие, даже и не зная этого завода. По-честному скажу: если бы я сначала посмотрел его, то и под расстрелом не пошел бы. Потому что за два года существования прежние руководители, директор и главный инженер, довели его до руки. Сами разъезжали по командировкам: якобы смотрели все передовое, прогрессивное, перенимали опыт... А на заводе ничего не вводили, не меняли. Судите сами — на 1968 год план был 80 тысяч плит. За десять месяцев было сделано всего шесть с половиной тысяч. Вот так и работал завод. А когда я пришел 10 ноября, завод и вообще стоял намертво. Порвали кабель. Котельная была уже разморожена.

— А что же коллектив?

— Он же весь был на временщике. Никто ни в чем не заинтересован. Сплошное пьянство. Заходишь во вторую смену в раздевалку или другое место, где обедали (столовой-то не было) — сидят, обедают, а на столе... бутылка. Никто даже и не шелохнется, спокойно продолжают разливать. Стали предупреждать. Кто не понимал этого, от тех пришли беспощадно очищаться и подбирать новые кадры. Так подбирал и расставлял кадры аж восемь лет после такой-то распущенности.

Скажите долго. Но тогда делать это было очень трудно. Ведь, когда я пришел на завод, средняя зарплата была 89 рублей. Рядом два завода первой категории. У нас же пятая — последняя. Сменный мастер получал 90 рублей, а на машзаводе, где я до этого работал начальником цеха,

старшие мастера имели оклад 190 рублей. Здесь же и у директора-то всего двести рублей. Как в министерстве однажды назначили, так за 14 лет даже и пятерки не добавили. Не то, что бы я без нее пропал. Но ведь дело-то принципа. Обидно же. Вот такое было в министерстве отношение. Что уж тут говорить об остальных работниках. Но кадры я тогда все-таки подобрал.

Это были уже хорошие люди, патриоты, составившие потом костяк коллектива. Он и до сих пор есть. Эти люди и вывели завод. Теперь мы уже работали, как хронометр. А так, четко по графику, в главке из 28 заводов работали лишь два. Допустим, надо в сутки 670 плит — столько и выходит. Не меньше, но и ни на одну не больше. Первое время немного хитрили. Сделают на 10-15 плит больше и в «загашнике» их. Потом смотрю — расслабляют это, и прежде всего мастерской состав и начальников цехов. Не заладилось что-то — он в тот же день уж не поспешит, не побегает лишнего, не останется, а достанет из «загашника», отчитается и спокойно. То же, что завтра неизбежны сложности, так завтра, думает, и расхлебаем. Это же очень страшное дело. Потом это строго-настого было запрещено. Сколько надо — столько и стали делать. Это очень дисциплинировало коллектив, приучало к порядку. И потом, я в экономических-то вопросах разбирался (еще на машзаводе жизнь заставила). Мы ввели по планированию саратовский метод. Был тогда такой знаменитый метод. То есть, если сегодня сборка должна выпустить семисотый номер плиты, то у нее на этот номер все детали уже лежат в кладовке, хотя все цеха отчитываются под этот же номер. В зависимости от сложности, задел от суток до трех был снят. Как будто и нет его. Таким образом, на всякий провал у нас всегда был резерв, гарантирующий ритмичный выход плит в любых условиях.

— Одногу ведь желания или даже приказа для перехода на ритмичный, стабильный выпуск продукции, согласитесь, маловато. Очевидно, были и какие-то еще мероприятия, обеспечивающие этот переход?

— В то время мы ввели и бригадный метод организации труда. Причем сделали это одними из первых в стране, что было отмечено медалью ВДНХ. Бригадный метод нам позволил высвободить много людей и поднять ответственность самой бригады за результаты работы. Это нам очень помогло. Бригада сама регулировала свою численность, определяла зарплату по коэффициенту трудового участия и другим показателям, решала сама все свои внутренние вопросы. Это был уже коллектив, причем ответственный не только за программу, но и за своих людей, за их дисциплину, за все. Они сами выходили и с предложениями о сокращении.

Помесячно, ежегодно занимались постепенно расширением всех «узких» мест, наращивали мощности. В этом-то я разбиралась хорошо — помогал многолетний опыт работы заместителем начальника цеха по подготовке производства и заместителем начальника отдела подготовки производства машиностроительного завода. Параллельно вели работу по перевооружению производства, улучшению организации труда, его нормирования, оплаты и т. д., что, в конечном итоге, и обеспечило на много лет стабильную работу предприятия.

Детства счастливая пора



Масса увлекательных занятий и игрушек. Физкультура. Оздоровительные процедуры, в том числе фитотечение, кварцевание и приобщение к системе Порфирия Иванова. Подготовительные занятия по самой прогрессивной программе «Радуга». Хорошее полноценное питание. Все это в сочетании с заботой и вниманием педагогов и воспитателей создает для ребят в детском саду № 237 ДАО «Спецгазавтотранс» жизнерадостную атмосферу, хорошее настроение, способствует всестороннему развитию подрастающего поколения.

На снимке: очередное занятие в одной из групп детского сада № 237 ДАО «Спецгазавтотранс».

Фото Н. Сюаева.

ГАЗПРОМ В АМЕРИКЕ

РАО «Газпром», имеющий давние деловые связи с нефтяниками Техаса, положил начало нашим инвестициям в американские предприятия, причем в совершенно новой для себя сфере. Действуя через посредника, Газпром вложил 4 миллиона долларов в совместное предприятие с исследовательской фирмой «Эс-Ай даймонд технологии инк».

Эта компания планирует разработать новое поколение компьютерных экранов. В случае успеха это может оказаться крупным прорывом на рынке стационарных и переносных персональных компьютеров и другой продукции, связанной с показом информации на специальных экранах.

Как заявил вице-президент компании Роберт Клейн, «Эс-Ай даймонд» надеется снизить стоимость современных экранов на 300 долларов при улучшении качества воспроизводимых образов. В настоящее время экран составляет существенную часть стоимости портативных компьютеров. Она достигает 1000 долларов для экрана с диагональю 25 сантиметров.

Согласно заключенному соглашению, «Дигаэкрон», фирма, действующая по поручению Газпрома в Хьюстоне, получит около 15 процентов акций и место в коллекции директоров «Эс-Ай даймонд».

Вашингтон.

ЖДУТ ВАС МАГАЗИНЫ



В филиалах ДАО «Спецгазавтотранс» и на месторождениях, где работают вахтовики, для них открыты магазины, в которых они всегда могут найти необходимые им товары и продукты.

На снимке: в магазине Чайковского ПТТиСТ.
Фото Н. Сюаева.

Общепит на Ямале: всем хочется вкусно поесть

НЕ РАБОТОЙ ЕДИНОЙ...

Юрий Мальцев, корреспондент «Газовика»

В предыдущих публикациях мы говорили о том, что баня в Заполярье — это здорово. И все же признавали, что относится она к сфере роскоши. О том, что гоняют в Бованенково напропалую чай, потому что воду пить местную в сырому виде рискованно. Кстати, чай за Полярным Кругом каким-то образом компенсирует нехватку кислорода. Но, хотя и в ходу популярная поговорка: «Чай не пьешь — какая сила?», им одним съят не будешь.

Сытость дает пища. Внутренний подогрев от нее ох, как нужен на морозе под сорок. Вахтовики. Еду вахтовики добывают по разному. Меня как-то поднял с постели стук в двери в два часа ночи (хотя сутки на Ямале вообще-то на день и ночь не делятся: если темно, то на месяцы, если светло — тоже).

Стоял передо мной абориген в малице: «Начальник надо». Провел я его в комнату начальника, о чем-то они там вели переговоры.

А утром увидел во дворе снегоход с прицепом: на оленях хорошо, а на «Ямахе», видать, лучше. И несли от него кто тушку олешка, кто сумары рыбы. Быстро расхватали: Так ведь дешево по нашим меркам: три тысячи за то, и другое за килограмм.

«Старички»-вахтовички готовят обеды «на дому». Главное — прихватить с Земли картошку, остальное здесь приложится: магазин крупами и макаронами не обижает.

Особенные мастера «кухонных» дел магнитогорцы. Угощали они меня и первым, и вторым — пальчики оближешь. Ну и, само собой, чаек крепчайшей заварки.

Но на оленину и рыбу и здесь связи нужны. Да это либо долька от общего продуктового пирога; которым надо накормить в Бованенково полторы сотни человек.

Основным пунктом питания для вахтовиков все же остается столовая поселка.

— Сейчас обслуживаем сто человек, — говорит заведующая производством Елена Трифоновна Темплямцева, — а предполагается с увеличением объемов работ кормить все триста. Был разговор о строительстве новой столовой, но дальше его пока дело не пошло.

Ну, а как в этой, действительно старой, заложенной с начала постройки поселка, столовой кормят? Да хорошо. Снабжение идет из ОРСа Лабытнанги. Продукты практически есть все. Вертолетом доставляются из Харасавет мяса, соки, соления в банках. А то, что не может замерзнуть: крупа, мука — приходит наземным транспортом из Лабытнанги.

В общем, на меню жаловаться не стоит. Не для гурманов, естественно, но блюд достаточно: от супов до блинчиков с мясом. И салатов из овощей, которые для северянина не просто закуска, а лечебное средство, в достатке.



Елену мы уже представили. В подчинении у нее, если выразиться официально (вообще то они просто подруги), Ирина Дегтярь — повар четвертого разряда, и Галина Кондратенко — производственная рабочая.

Поинтересовался: а где Валентина Николаевна Немировская, которая в мой прежний приезд порадовала своей хлебосольностью?

— Она нас сменяет. Мы ведь тоже по вахтовому методу работаем. Сейчас она в отпуске. С вашей организацией работает восемь лет. Считайте, ветеран, ей, как говорят, слава и почет. Еще из наших — стажорил Севера Татьяна Иванов-

ваша организация. Она же степень в нашей вахтовке обновила, полы перекрыла. Провела водопровод, отопительную систему переделала. Раньше замерзали, в валенках работали. Сейчас очень тепло. Мы теперь приходим на работу одетыми так, как одеваются в хорошей городской столовой. Хорошо к нам относятся ребята из ПМК, и чайковцы. К примеру, подходы к столовой один чистят чайковцы, а второй ижевцы (для Севера это не мелочь, снега наметает выше крыши). Автор.

Выходит, что у работников столовой все ладненько. И похаловаться — то не на что?



Кто же все это готовят?

Да вот они — девчата, которых вы видите на снимке. Обедая, смотрю на них, слушаю и удивляюсь: каждого в лицо знают, по имени называют. Шутки, прибаутки. Порой «солененькие». Ну, это от мужиков — «медведей» северных. Ничего, отбиваются девчата с юмором.

Столовая, пожалуй, что клуб. Здесь только и можно после кругой работы расслабиться, с друзьями встретиться, побалагурить. А девчата, как сказать? — вроде как режиссеры действа, общения.

Кто они?

на Завадскую. Сейчас ушла на пенсию. Ее проводили с почетом, дали денежную премию, ценный подарок вручили.

Это хорошо, что так относятся к людям, казалось бы, не ведущий профессии освоителей северных месторождений. И Бованенковские «коримицы» на отношение к ним руководителям вахт как со стороны и Ижевской ПМК, и Чайковского ПТТ и СТ не сетуют.

— Телевизор нам подарили, — продолжает свой рассказ Елена Трифоновна. — Отремонтировали коридоры, столовую. У нас хорошие комнаты, благоустроенные. Мы сами ремонт в них сделали, краску, обои дала

Да есть. Как и у всех нас смертных — на зарплату. Не на ту, что начисляют, а на ту, что вовремя не выдают. Повышение было, да денег нет. Не перечисляют их ОРСу организации, которые он обслуживает, в том числе, к сожалению, и «Спецгазавтотранс».

Факт для размышления. Мы негодум: заказчик задерживает оплату за выполненные объемы работ! А сами — то? Стыд и срам: не перечисляют ОРСу ни весть какие деньги, которые пошли бы на благо своим же работникам. Кстати, в магазине при поселке на то же сетовали. В прежний приезд я там «куртафаном» американским

И в Бованенково булочки пекут

Возить хлеб за сорок километров и на Земле-то не выгодно. В Заполярье и того дороже обходится. А именно такая практика существовала на Бованенковском комплексе все годы его существования. Пекут хлеб в третьем карьере. Вкусный у них хлебушко получается, спору нет. А вот до Бованенкова пока дойдет... Помещение в пекарне третьего карьера маленькое. Значит спешат быстрее отгрузить столовую продукцию. И охладиться, как положено по технологии, буханки не успевают. Немного остынут — и в ящики. Хлеб мнется, теряет не только товарный вид, но и качество. Зачерстветь, правда, не успевает, (если увезут сразу), так как хлеб — нарасхват, ведь нет гарантии, что завтра снова доставят. При ямальской не-предсказуемой погоде не всегда это возможно сделать. Вот и берут прозапас.

Поднимаемся по небольшой лесенке в новое строение. Невелик теремок, но знания для бованенковцев большущего — это собственная для поселка пекарня. Ура, построили! Встречает меня приятливый улыбчивый бородатый человек, а в глазах немой воп-

рос: дескать, кто таков и по какому делу пожаловал?

Представляюсь, знакомимся: Михаил Федорович Пастухов — на все руки мастер. Таких на Севере дальнем не раз — два, а предостаточно. Но пекарни монтировать способен лишь он единственный. Вел монтаж оборудования пекарни «Дока-хлеб» под Пермью, под Владивостоком. Приглашен в Бованенково с наказом: «Чтоб на Ямале лучшей была, чтоб шедевром стала твоя хлебная фабрика».

И хотя монтирует он не «иностранный» «Доку», а русскую мини-пекарню, подход и к ней у него скрупулезный:

— Важно, чтобы комплектность полная была. Я обязательно вскрываю все ящики с оборудованием и приборами. Проверяю наличие по паспорту. Провел полную ревизию.

По оснащенности оборудованием, по обеспеченности автоматикой и контроллерами, скажу вам: наша не уступает зарубежной, изготовленна на одном из заводов оборонки. Проводит меня Михаил Федорович по своему хозяйству. Хотя, где тут водить: десять шагов вправо, столько же вле-

во. Компактно спланирована пекарня.

Тогда, правда, еще не все строительные работы были закончены — тес не доспел, дощущивался. Предстояло полы закончить, перегородки поставить. Электричество по времяне шло, воду надо было подвести, тепло.

— Сие от меня не зависит, — объяснил Михаил Федорович. — Мне дня два-три на ревизию потребуется, а потом на пусконаладку перейду. Да и выпечку надо делать: одну, две, три. Кто знает сколько?

В третьем карьере для выпечки хлеба установлены обычные жарочные шкафы. А что представляет из себя эта миниатюрная пекарня?

За перегородкой помещение, где муку просеивают. Там, дальше — тестомес стоит. Затем формовочное отделение. Приличных размеров камера выпечки, дающая температуру в 220-230 градусов, с вентилятором для принудительного дутья. Шкаф для отстоя. И, наконец, — небольшое складское помещение для готовой продукции — хлебушка.

А может и для пирожков, булочек, шанег и... тортов. Не удивляйтесь, это не плод неу-

довавшися, внучке комбинезончик шикарный приобрел, обуви на полках — глаза разбегались.

Теперь на полках — шаром покати и с продуктовым товаром не густо.

Ну, а столовая в Бованенково хорошая, во всяком случае нарядней на ее работу от вахтовиков услышать не придется. Голодным здесь не останешься. Как, кстати, и в третьем карьере. Там столовая даже посолиднее и площадью, и оборудованием, и кадрами. И блюда качественные, и выбор приемлемый.

После посещения этих пунктов питания, побывав на четвертом карьере, выносишь удручающее впечатление. Столовой здесь вообще нет. Пытались наладить привоз обедов в термосах — бачках, да что-то не прикилось. Рабочие готовят еду в вахтовках. А вагончики маленькие. Понятно, угар, постоянно дух неприятный, антисанитария. А поленившись приготовить горяченького, так и впроголодь можешь остаться.

— В обед иногда ездят к соседям. Но для посторонних (своим-то на питание дотация идет) цены бешеные: семь — восемь тысяч за комплекс. Наша обходится первым блюдом, везут к себе в термосах или в банках, — подытожил С.Г.Небайло. — А ведь закуплены и завезены еще в феврале два специальных блока столовой: в одном зал на двадцать четыре посадочных места, в другом — кухня, оснащенная необходимым специальным оборудованием, вплоть до чашек и ложек. Дело за малым — смонтировать. Только строители из ПМК за эту работу так и не взялись.

Будем надеяться, что летом они все же запустят столовую в четвертом карьере и тогда во всех рабочих точках Бованенковского комплекса все будут сыты.

...Когда я уже собрался уходить из столовой в Бованенково, у Елены Трифоновны все же вырвался вздох горечи: «Хлебушка не хватает. Туго без хлебушки».

Поговорим и о хлебе.

На снимке: коллектив столовой в Бованенково (слева — направо): Е.Т.Темплямцева, И.В.Дегтярь, Г.С.Кондратенко.

Фото автора.

Подмога ОРСУ... и себе

Ямал (по телефону). В списке объектов, на которых работают наши автомобилисты, появился, и, пожалуй, впервые объект не производственного назначения. Это база ОРСа.

Факт примечательный. Хотя бы этим мы поможем организации, которая особенно страдает от неплатежей заказчиков, в том числе и наших. И, возможно, взаиморасчеты за выполненные работы и услуги скрасят унылость полок в магазинах Бованенкова и третьего карьера.

С начала нового сезона не придется, по всей вероятности, перебиваться в сухомятку и ездить на поклон за тарелкой супа к соседям — вахтовикам четвертого карьера. Как нам сообщили, завезенный сюда блок столовой полностью смонтирован. Осталось изготовить емкость под воду, необходимую для нужд столовой.

Это дело строителей. Видели же продолжали трудиться на трассах, причем в две смены. Этому способствовала погода, температура — до минус десяти. Завершается переборка специальной техники из Бованенкова на третий и четвертый карьеры, которой предстоит заготавливать грунт в летний период.

ПЕРВОПРОХОДЦЫ ЯМАЛА

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

В. П. Рыбинсков. В 1985 году началась формирование в Чайковском Ямбургская автоколонна, в которую вошли около ста наших людей. Потом договорились об аренде помещения в Ижевске. Перегнали машины. Затем была создана колонна для работы под объединение «Севергазпром» на Вуктыме, начальником которой и был назначен Леухин. Было у него тогда шестнадцать «Татр», десять единиц специальной техники и четырнадцать «Ураганов».

Работали они в тресте «Севергазстрой», отсыпали грунт на площадки под буровые. Возили вышки с севера Кировской области за полторы тысячи километров.

Уходя в Вуктым они знали, что будут переброшены на Ямал. Необходимо было только отработать зиму, такая была поставлена перед ними задача.

Работала колонна отлично. В самом тресте в то время имелось сорок восемь «Татр», но только десять были в работе и им понравилось, что наши шестнадцать машин отсыпали за два месяца двухквартальный план треста.

Подготовив свою технику к отправке на Ямал, трест о нас как бы «забыл», решив оставить колонну в Вуктыме.

В. А. Леухин. Тогда я позвонил Тумаеву. Он однозначно приказал: «Две сутки тебе на сборы и выводи колонну домой». Мы раздобыли топливо, правдами и неправдами обошли ГАИ, в общем, чуть ли не втихаря покинули Вуктым.

Через сутки уже были в Чайковском. Комплектовали с Петровичем кадры, готовили технику, вагончики делали, сформировали РММ, подготовили оборудование, запаслись запчастями, инструментом, материалами. Укомплектовались «до зубов» и вышли на Мурманск, чтобы Северным морским путем отправиться на Ямал.

Там уже ждал нас второй начальник колонны, мой брат Александр. Он принял машины, оборудование. Все загрузили и отплыли на Ямал.

В. П. Рыбинсков. Шли мы в сопровождении ледоколов, в том числе атомохода «Сибирь». 27 апреля караван прибыл в Харасавей. Выгрузились на пристай, за три — четыре километра от берега. И своим ходом погнали технику в Бованенково. Нас было еще мало. Обязанности не делили. Каждому приходилось и грузить, и разгружать, и за рулём быть.

13 мая пришел второй караван. В общей сложности в летний сезон восемьдесят седьмого года у нас было десять самосвалов и девять единиц специальной техники.

Обустраиваться начали с нуля. А точнее, извините, с туалета. Ночевали в вахтовке. Быстро поставили вагончик для строителей. Потом подняли жилье вагончики, подняли электростанции.

В. А. Леухин. Летом вылетел на Ямал и первый самолет с вахтовиками. Ижевский авиаотряд впервые отрабатывал такой сложный коридор облета. Экипаж был полностью

укомплектован опытными летчиками, а бортпроводниц было аж две. Усиленный был экипаж.

Что мне тогда понравилось — торжественность момента. Когда мы были полностью подготовлены к полету, ко мне подошел командир корабля и отдал рапорт: «Товарищ начальник экспедиции (а я простой начальник колонны), самолет к полету готов. Прошу на борт».

И мы полетели. Посадили нас на дозаправку в Печору в страшнейшую грозу. И все же поднялись. Воркуту пролетели. Приблизились к полуострову. За иллюминатором уже не гроза, а плотный тяжелый туман.

Подходит командир. И состоялся у нас с ним такой диалог: «Слушай, — говорит, — Владимир Александрович, Харасавей не принимает».

— «Ну, что же, — предлагаю, — давай на запасной».

А тогда у нас уже были заготовлены схемы где, как лететь, куда в случае чего садиться.

Он мне: «Запасной не принимает». «Тогда дуй обратно, — советую, — на Печору». «До Печоры горючка не хватит». «Так какого ты... со мной совещаешься?». Ты командир, принимаешь решение».

Решение — вперед.

Туман, ничего не видно. Я уставился лицом в иллюминатор и думаю: «Когда же земля?». А мы, оказывается, уже приземлились и катим по взлетной полосе. Вот как ловко посадили пилотов самолет. Володя Лобанов тогда был командиром.



Обратно вахта с моим братом должна лететь. Сообщают — нет топлива. Начальник аэропорта, молодой парень, наотрез отказался его выдать. «У меня керосина нет, остался только резерв».

В общем, часа два — три ругались — матюгались. А потом потихоньку-полегоньку разговорились и выяснилось, что начальник аэропорта — мой земляк. «Ну, поскольку земляки — хрен с вами, даю вам все наши остатки топлива».

Это был первый облет коридора на Ямал.

На втором рейсе тоже не обошлось без инцидента. Самолет пассажирский, но груз тогда не взвешивали. А вахтовики везли с собой запчасти, железки разные, все нужное старались с собой захватить. И самолет из-за перегруза натуженно взлетел, уже проскочив знак ограничения разбега. Командир вышел в салон бледный

Салют первопроходцам!

Юрий МАЛЬЦЕВ.

На снимках: один из первых освоителей Ямала — В. П. Рыбинсков и В. А. Леухин.

Фото автора.

Что летом ждет наших детей в условиях сегодняшней сложной экономической и финансовой обстановки?

Этот вопрос я задал Сергею ВАХРУШЕВУ, председателю профсоюзного комитета Воткинского завода газовой аппаратуры, имеющего летний оздоровительный лагерь «Пламя».

— 1995 год для нашего завода действительно выдался тяжелым, и вероятность того, что мы сможем летом открыть детский оздоровительный лагерь «Пламя», была очень низка. Этот вопрос пришлось поднять перед руководством СГАТа. В итоге, решено было выделить средства, пусть и сильно урезанные.

— А что делается со стороны завода для подготовки лагеря к летнему сезону?

— Мы заключили договор со строительным училищем. Они взялись сделать полностью ремонт лагеря. Это включает главный корпус — наше основное здание, домики, частично ко-

ЛАГЕРЬ НА КАМЕ

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

тельную, другие помещения. В отличие от прежних лет, много будет и столарики — наконец-то, решили полностью менять рамы и блоки, что уже давно собирались, но не хватало ни времени, ни средств. А теперь уже вынуждены — дальше, как говорится, некуда. Блоки, вместе с рамами, изготавливается то же училище.

— То, что вы выбрали для этой цели именно училище, наверное, не случайно?

— Естественно. Во-первых, у них расценки не столь драконовские, в отличие от других, строительных организаций. Их услуги нам обойдутся намного дешевле, что, согласитесь, вовсе не маловажно, а в сегодняшней ситуации безденежья и тем более. Во-вторых, нам с ними и легче, проще работать. Они же расположены рядом с нами, буквально через забор, так что у нас с ними уже давно установлен хороший контакт. Они с большим удовольствием приняли наше предложение и уже в первой половине апреля занялись ремонтом нашего лагеря.

— Лето, школьные каникулы уже на пороге. Лагерь, судя по вашему мнению, будет работать. В этой связи, хотелось бы услышать и то, каким образом выйдет оздоровительный сезон?

— Я думаю, что где-то к началу лета мы должны его открыть и завести первую сме-

жанием детей. Получится, что, подготовив лагерь, мы не сможем его открыть — не на что будет закупить продукты, не будет денег и на зарплату сотрудникам, обслуживающему персоналу. А кадры у нас практически уже есть. Дети тоже будут. К тому же был разговор, что наши северные предприятия на юге теперь не будут детей отправлять — дорого очень обходятся там содержание и дорога, — а повезут к нам в «Пламя».

Сложности сегодняшней обстановки, очевидно, все-таки отразятся на организации отдыха, развлечений, других мероприятий?

— Можно сказать, что не отразятся. А в чем-то даже наоборот, ожидается улучшение. В этом году мы приобрели, например, лодки, мотор — лагерь-то ведь находится на берегу Воткинского водохранилища, и было бы грех не использовать это благоприятное обстоятельство. Если в прошлый сезон у нас было три лодки, то теперь уже десять. Значит, дети смогут чаще выходить в залив, больше будут бывать на воде. А то прежде у нас с лодками всегда была проблема. Вот если бы еще и катамараны прикупить, тогда бы совсем хорошо стало. На катамаранах-то ведь кататься совсем другое дело — для детей педали крутив гораздо легче и интереснее, чем идти на всплахах. Так что штук пять таких катамаранов были бы очень кстати.

НОВЫЙ КОРПУС - НОВАЯ ПЛИТА

Какой вы видете перспективу Воткинского завода газовой аппаратуры? Этот вопрос воткинцы задали первыми на недавнем общем собрании акционеров ДАО «Спецгазавтотранс». И их озабоченность понятна — завод в последний год, можно сказать, больше стоял, чем работал.

В ответе генерального директора ДАО «Спецгазавтотранс» В. А. Тумаева на этот раз речь шла уже о солидной поддержке этого завода, которому в качестве помощи выделено 2,5 миллиарда рублей.

А что же сам коллектив? Смирился со своей участью и все это время спокойно ждал, или же что-то предпринимал?

На этот вопрос сегодня отвечает директор Воткинского завода газовой аппаратуры

В. Б. НЕЛЬЗИН.

В последнее время, наряду с прежним производством газовых плит, на заводе шла и продолжается работа по двум направлениям. Во-первых, это освоение производственных площадей нового главного корпуса. Правда, пока не во всем, а только по четырнадцатую — это 7 тысяч кв. м. из 17, — где мы завершили строительную часть. Механический, например, участок справил там новоселье еще в конце прошлого года. В итоге изготовление газогорелочной группы теперь полностью переведено на новые производственные площади. Есть, конечно, свои сложности, и организационные, и технические. Но производство, повторяю, функционирует.

Сейчас готовятся к переезду в новый корпус сборочные и штамповочный участки. Сборочный конвейер уже в рабочем состоянии. Смонтирована и основная часть кузнецочно-прессового оборудования, на котором идет пуско-наладка. Тяжелая и большая работа развернута по станции нейтрализации сточных вод — у нас ведь весь комплекс замыкается на сточных водах. Это на сегодня самый большой вопрос. Готовим в новом корпусе и новую обжиговую печь. Я считаю, что к осени все четыре участка производства газовых плит мы сможем переместить на новые площади.

Второе направление, по которому мы сейчас тоже работаем, это модернизация выпускаемой сегодня плиты. Та, что мы сейчас выпускаем, уже отличается от предыдущей серии. А теперь и заключен еще договор между Газкомплексом и Воткинским заводом газовой аппаратуры с участием ДАО «Спецгазавтотранс» и Дружковского завода газовой аппаратуры по дальнейшей модернизации газовой плиты. В мае на завод уже поступил образец этой плиты.

Да, я уже видел раньше этот образец, и участвовал в

его создании. Что же касается отличий, то, во-первых, теперь ее параметры будут соответствовать ГОСТу, который будет действовать в 1995 и 1996 годах.

Во-вторых, она имеет новую газогорелочную группу с соответствующим содержанием углекислого газа. В-третьих, новая плита будет иметь и новый внешний вид. Мы надеемся, что эти и ряд других изменений, усовершенствование позволит нам добиться резкого повышения спроса и конкурентоспособности.

В августе мы намечаем выпустить установочную партию, а с сентября начать серийный выпуск новой плиты. Конечно, трудоемкость пока несколько повышается, требуется внедрение и нового оборудования, материалов, технологий.

Все это, конечно, не просто. Но у нас составлен график организации всей этой работы. И под первое, и под второе направления заложено финансирование. Перед каждым определены его конкретные задачи, и, я считаю, что мы с ними справимся. В общем, несмотря на всю остроту переживаемого кризиса, коллектив Воткинского завода газовой аппаратуры находит

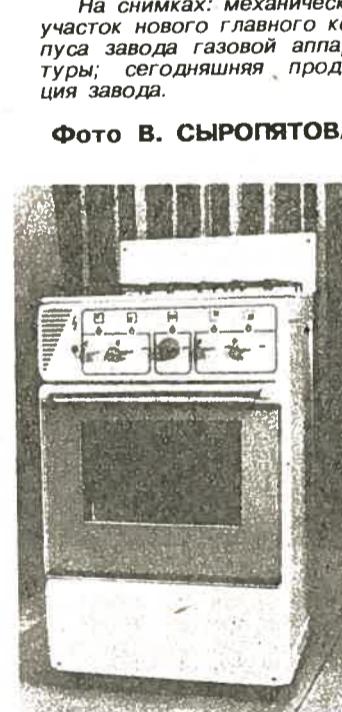
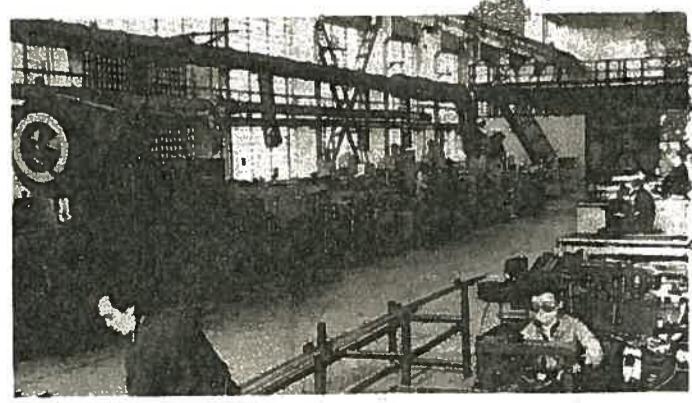


Фото В. СЫРОПЯТОВА.



(Продолжение. Начало в №№ 11-13 за 1994 год и в №№ 1-6 за 1995 год).

— Ты не хотел бы оставаться? — едва слышно опросила она. — Сегодня такая ужасная ночь. Если хочешь, оставайся.

Джекон покачал головой.

— Должен вернуться в свою берлогу. — Он двинулся к выходу.

— Я полагаю... мы еще увидимся? — прошептала Натали.

Наконец-то, подумал Джекон. Она попалась.

— Трудно сказать. Вояков бывает, не так ли?

— Ну пока. — И прежде, чем Натали успела открыть рот, он исчез за дверью.

Натали обнаружила пропажу лишь вечером и сразу все поняла. Она бросилась было к телефону, чтобы позвонить в полицию, но сумела сорвалась с собои и, пригнувшись на кушетку, задумалась. Его выгнали с работы. Он голодал. А разве ей нужны этот прототип или зажигалка? И вообщем она готова отдать все, лишь бы он вернулся.

— Да?

— Это «из». Помнишь меня?

Колени Натали подогнулись, и ей пришло сесть.

— Конечно.

— Погляши, я очень сожалею, что мне пришлось взять твои драгоценности. Ты сердишься на меня?

— Нет... разумеется, нет.

— Все равно, я поступил некрасиво. Я зарядил их. Я нуждался в деньгах... Я отдаю тебе квантити. Можно, я принесу их сейчас?

— Да.

— Отлично. — И в трубке послышались короткие гудки.

Джекон появился лишь через полтора часа. Натали показалось, что он похудел и чисто напуган.

— Вот они. — Он положил на стол три квантити. — Мне не следовало этого делать.

— Ничего, я понимаю. Ты голоден?

— Нет... Я не могу оставаться. Я должен идти. — Джекон одел шаги двери.

— Ну, пожалуйста, останься, — взмолилась Натали. — Я хочу, чтобы ты остался.

— Мне надо достать деньги, — ответил Джекон. — Я не могу терять времени. Одна девушка обещала помочь мне. Мы договорились встретиться сегодня вечером.

— Девушка? — Натали обмерла. — «из», обьяви, ради бога, что происходит? Может быть, я смогу что-то сделать.

— Ты так помогала мне. — Джекон покачал головой. — И потом, Лола обещала...

— Пожалуйста, сядь и расскажи, что случилось.

Он сел. Натали верила каждому слову: «Лошадь была верным шаноом...», «Я дал расписку...», «Теперь букмекер требует денег...».

— Они не привыкли церемониться, — закончил Джекон. — Если завтра я не принесу пятьдесят фунтов, они сами найдут меня.

— Найдут? — Натали подумала о самом худшем. — Что это значит?

— Меня положут бритвой по щекам...

Перед мысленным взором Натали промелькнуло окровавленное лицо Джекона.

Она чуть не упала в обморок.

— Я могу дать тебе пятьдесят фунтов, «из». Не волнуйся.

— Я не имею права брать их у тебя. Нет, я должен встретиться с Лолой.

— Не говори ерунды. Я сейчас выпишу чек.

Через час, обнявшись, они лежали в постели. Впервые за последние пять дней Натали былачастливой. Это прекрасно, думала она. Она повернулась к Джекону, и ее сердце ожалось при виде его напряженного лица.

— Что случилось, «из»?

— Просто думаю... Может же человек думать?

— Тебе что-то не нравится? Тебе скучно со мной?

— Причем здесь это? Я думаю о будущем. Прошу тебя, помочь.

Натали затихла, глядя на его краивый профиль.

— Да, — воокликнул Джекон, будто размыкая волух, — именно это я и сделала.

— В Дублине. Точно! Даник найдет мне работу.

Натали села, прижалась к груди.

— Даник? О чём ты говоришь?

Джекон нахмурился, будто вспомнив о ее существовании.

— О чём я говорил? Я должен уехать. Эти пятьдесят фунтов дадут мне передышку на пару дней. А потом они меня уже не найдут.

Натали снова чуть не лишилась чувств.

— Но ты же мне сказал, что этих денег хватит, — прошептала она. — «из», скажи мне! что проходит?

Джекон пренебрежительно хмыкнул.

— Неужели ты думаешь, что букмекер станет мараться из-за каких-то пятидесяти фунтов? Я должен тысячу двести.

Оправившись от шока, Натали начала лихорадочно искать выход из создавшейся ситуации. Тысяча двести фунтов! Невообразимая сумма! Не ее банковским счету чуть больше двухсот. Но просто невозможно представить, что «из» уедет в Ирландию.

Она выключила из постели и накинула халатик. Джекон заметил перемяну в выражении ее лица и спокойно лежал, ожидая, что она скажет. Его тоже неожиданно омузала называемая сумма, но Бурнетт велел обчистить ее до похлопывания пенса. А вдруг у нее нет таких денег?

Натали, задумавшись, прошлась по комнате и, пригнувшись на кровати, посмотрела ему в глаза.

— «из»... если я дам тебе двенадцать сотен, ты сможешь оставаться в Лондоне?

— Разумеется, но где ты их возмешь?

Ничего и говорить об этом.

— Я попытаюсь их достать. Сколько времени в твоем распоряжении?

— Это беспредметный разговор. — Джекон лег на спину и взглянул в потолок. — Я должен уехать... Завтра.

— Сколько времени в твоем распоряжении?

— Десять дней... не больше.

— Если я доэтану эти деньги, ты омоажешь жить у меня?

Ну и гусыня, подумал Джекон.

— Ты хочешь, чтобы я переехал к тебе?

— Да.

— Ну разумеется. Благодарю. Я найду работу, и мы сможем жить вместе. Но мне кажется, не стоит и говорить об этом.

— Я постараюсь все устроить.

ПОКА Джекон спал, Натали думала о том, где достать деньги. Обращаясь к Шалику, не имело смысла. Значит, оставалось только Чарльз Бурнетт. Натали прекрасно понимала назначение шпионажа в современном большом бизнесе и сразу разоблачала, к чечму клонил Бурнетт, предлагая ей свою помощь. Тогда она с презрением отнеслась к его неу克莱юмым попыткам подкупить ее, но теперь боязнь потерять «из» одолела ее менее щепетильной. Перед тем, как заснуть, она твердо решила встретиться с Бурнеттом. Утром, поднявшись в номер Шалика, позвонила Бурнетту о ночном разговоре, поэтому Натали сразу соединилась с директром.

— Я о радости еще раз встречу с вами. Какое время вас устроит?

Когда Натали вошла в кабинет, Бурнетт встретил ее, как добрый дядюшка. Она вкратце изложила свою просьбу.

— Тысяча фунтов — большая сумма, — засмеялся Бурнетт, разглядывая овальные ногти. — Но не выходящая за пределы наших возможностей, — он пристально посмотрел на Натали.

— Вы умная женщина, поэтому я буду говорить прямо. Вам нужны деньги, мне — информация о деятельности господина Шалика, имеющая какое-то, пусть самое отдаленное, отношение к Максу Каленбергу из Натали.

Натали замерла. В последние дни по обрывкам разговоров между Шаликом и Шерборном и по записям на столе Шалика она поняла, что готовится какая-то операция с неким Маккоем Каленбергом. Минуту назад это имя ровным счетом ничего для нее не значило. Натали лишь договаривалась о встрече с Максом Каленбергом из Натали.

Натали замерла. В последние дни по обрывкам разговоров между Шаликом и Шерборном и по записям на столе Шалика она поняла, что готовится какая-то операция с неким Маккоем Каленбергом. Минуту назад это имя ровным счетом ничего для нее не значило. Натали лишь договаривалась о встрече с Максом Каленбергом из Натали.

— Тысяча фунтов — большая сумма, — засмеялся Бурнетт, разглядывая овальные ногти. — Но не выходящая за пределы наших возможностей, — он пристально посмотрел на Натали.

— Я могу вам помочь, мисс Норман. От вас потребуются сущие пустяки. Позвольте мне объяснить...

Через двадцать минут Натали получила пластиковый мешок с миниатюрным диктофоном, шестью касетами и специальным выскочившим из микрофона.

— Содержание записей, мисс Норман, — сказал на прощание Бурнетт, — естественно, повлияет на полученные вами суммы. При условии, что вы сообщите мне важные сведения, я могу гарантировать тысячу фунтов.

— И вот через восемь дней Бурнетт сидел в квартире Джекона.

— Моя милая мисс Норман, к чему такаяспешка?

Три дня микрофон Бурнетта подслушивал

ДЕТЕКТИВ

сумерки, но она по-прежнему не шевелилась. В конце концов, думала Натали, почему он должен был любить ее? Она могла бы предугадать развязку. Но она надеялась, ждала чуда, а времена чудес, похоже, давно миновали. Впереди ее ждало одиночество. Совершенное предательство мучило совесть. «Зачем жить? — спрашивала она себя. — Ради чего?».

Натали прошла на кухню, взяла маленький острый ножик для чистки овощей и направилась в ванную. Повернув кран, она подождала, пока ванна наполнится теплой водой, и, окунув туфли, легла в нее. Будет ли больно? Говорят, это самый легкий способ забыть навсегда. Стину из зубы, Натали полоснула остремом по левому запястью, взглянула на розовеющую воду и закрыла глаза.

Думая о Джеконе, Натали тихо ушла из жизни, в которой уже не видела никакого смысла.

У ШАЛИКА возникло предчувствие, что его ждет черный понедельник. Если бы он знал о трех касетах, уже полученных Маккоем Каленбергом, его настроение наверняка бы не улучшилось. Тем не менее Шалик постарался открыть раздражение, встретившись в девять тридцати с Гейбом, Гарри и Коном Джонсоном.

— Голосом Фениеля вылетел Паркин, — начал Шалик. — Он очень торопился и не успел выразить свое мнение о мерах предосторожности, принятых Каленбергом для охраны музея. Я уверен, что он все расскажет вам при встрече, — он взглянул на Эварда.

— Голосом Фениеля вылетел Паркин, — начал Шалик. — Он очень торопился и не успел выразить свое мнение о мерах предосторожности, принятых Каленбергом для охраны музея. Я уверен, что он все расскажет вам при встрече, — он взглянул на Эварда.

— Да. Никаких проблем, — ответил Гарри. — Я доберусь до того места.

— Хорошо. Итак, успех операции зависит только от вас. Я сделал все, что мог. Вы вылетаете сегодня вечером и завтра будете в Иоханнесбурге. — Помолчав, Шалик продолжал: — Должен предупредить, что Фениель — опасный преступник, но его участие совершенно необходимо.

— Да. Никаких проблем, — ответил Гарри. — Я доберусь до того места.

— Хорошо. Итак, успех операции зависит только от вас. Я сделал все, что мог. Вы вылетаете сегодня вечером и завтра будете в Иоханнесбурге. — Помолчав, Шалик продолжал:

— Должен предупредить, что Фениель — опасный преступник, но его участие совершенно необходимо.

Шалик глубоко задумался. Следует ли предупредить их? Мужчин всегда можно изменить, но ему не хотелось терять Гея. Он такими трудом ее нашел. Однако не отшелся же на ее счету клиентом. Если он из предупредит, что операция на этом заканчивается. За возвращение первотысячи клиенту он получал пять тысяч плюс расходы. Шалик хмыкнул. Слишком большие деньги, чтобы отказываться. В такой ситуации, решил он, надо рисковать. Шалик потянулся к лежащей на столе корреспонденции, и через несколько минут визит Гударда отошел на второй план вместе с мыслью о том, что Каленберг может узнати о его планах.

ЧАРЛЬЗ Бурнетт великолепно вплыл в свой офис. Секретарша протянула ему зашифрованную телеграмму, полученную несколько минут назад.

Брашировав телеграмму, он прочел следующее: «благодарю Гостя. На вашем месте я бы тоже не отошелся». Что это значит?

— Чемпион, — сказал Гарри. — Ты же знаешь, что я сама могу позаботиться о себе, к чему такая скута?

— Мужчины всегда суетятся вокруг прекрасных женщин, и я не möchte, чтобы отвлекалась от своего пути.

— Чемпион, — сказал Гарри. — Ты же знаешь, что я сама могу позаботиться о себе, к чему такая скута?

— Чемпион, — сказал Гарри. — Ты же знаешь, что я сама могу позаботиться о себе, к чему такая скута?

— Чемпион, — сказал Гарри. — Ты же знаешь, что я сама могу позаботиться о себе, к чему такая скута?

— Чемпион, — сказал Гарри. — Ты же знаешь, что я сама могу позаботиться о себе, к чему такая скута?

— Чемпион, — сказал Гарри. — Ты же знаешь, что я сама могу позаботиться о себе, к чему такая скута?

— Чемпион, — сказал Гарри. — Ты же знаешь, что я сама могу позаботиться о себе, к чему такая скута?

— Чемпион, — сказал Гарри. — Ты же знаешь, что я сама могу позаботиться о себе, к чему такая скута?

— Чемпион, — сказал Гарри. — Ты же знаешь, что я сама могу п

ПРЕСТИЖНЫЕ ПОБЕДЫ

По результатам последних туров «Газовик-Газпром» прочно удерживает шестое место в турнирной таблице, что еще более укрепило последние победы. Так, 9 мая наши футболисты со счетом 1:0 одержали победу над «Спартаком» из Рязани. Гол забил с пенальти нападающий Андрей Глухих. Следует отметить, что рязанский «Спартак» — самый неудобный для нас соперник. С ним «Газовик-Газпром» играет во второй лиге уже третий сезон, но это была пока первая наша победа.

12 мая футболисты принимали «Сатурн» из Раменского. Эта команда, хотя и новичок во второй лиге (в 1994 году они играли еще в третьей лиге), но уже заявила о себе как сильный соперник. Сейчас «Сатурн» — один из основных наших соперников в борьбе за выход в первую лигу, а на тот день он возглавлял турнирную таблицу. Как и ожидалось, матч выдался очень трудным. В двух моментах нас от неминуемых голов спасли лишь штанга и перекладина. Но на 43-й минуте наш полузащитник Михаил Левин все-таки забил гол, решивший судьбу матча.

А. ЗАМОСТЬЯНОВ,

В микрорайон «Север» приходит лето

Идет в «наряд»

семейный подряд



Из СГАТА — в академию

Всего три школы большого тенниса в Ижевске. Одна из них — в ДАО «Спецгазавтотранс». И хотя в наше время ее содержание — удовольствие дорогое, детишки занимаются в секции, ездят на соревнования и по итогам квалификационных соревнований считаются лучшими спортсменами Республики.

И лукавит тренер Елена Михайлова Загребина, говоря, что «звезды» она не вырастила. Понятно, что «форму» теннисист набирает к двадцати годам. А у нее мальчики и девочки — до шестнадцати и ниже.

И все же можно гордиться, что воспитанница школы ДАО

«Спецгазавтотранс» Надежда Смирнова в данное время учится в Центральной академии физической культуры и спорта в Москве. Туда отбор жесткий, берут только сильнейших. А в армии служит лучший спортсмен сезона Удмуртии, воспитанник тоже нашей школы Александр Крюков.

Значит есть надежды на «звезды».

На снимках: юные теннисисты Миша и Ирина Горбовые и Лиза Клабукова; на правом снимке тренер Елена Загребина.

Фото Н. СЮВАЕВА.



Учредитель — дочернее акционерное общество «Спецгазавтотранс». Редактор С. Б. Логинов. Подписано в печать 18.05.95 г.

Адрес редакции: 426039, Удмуртская Республика, Ижевск, Воткинское шоссе, 182. Тел.: 203-777; 1-27.
Отпечатано в типографии Ижевского полиграфического комбината. Адрес: Воткинское шоссе, 10 км. Регистрационный номер У-0058.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ Положение команд на 20 мая (Вторая лига. Центральная зона)

Команды	И	В	Н	П	Р/М	О
«Носта» Нв	10	8	1	1	19:5	25
«Волгарь» Ас.	10	8	0	2	17:9	24
«Текстильщик»	9	7	0	2	20:6	21
«Лада» Дм.	9	7	0	2	17:7	21
«Сатурн» Рм.	9	6	2	1	20:6	20
«Газовик-Газпром»	10	6	2	2	18:8	20
«Звезда» Гр.	10	6	2	2	15:6	20
«СКД» См.	10	4	2	4	14:10	14
«Светотехника» Ср.	10	4	2	4	10:14	14
«Индустрия»	9	4	0	5	7:14	12
«Зенит»	10	3	3	4	11:12	12
«Металлург» Mr.	10	3	2	5	15:18	11
«Спартак»	9	3	1	5	10:11	10
«Уралец» Н.Т.	9	2	4	3	8:9	10
«Арсенал» Т.	9	2	3	4	12:14	9
«Звезда» Пр.	9	2	3	4	13:16	9
«Девон» Ок.	9	2	3	4	5:11	9
«Сибирь» Кг.	10	2	3	5	11:20	9
«Торпедо» Вл.	9	2	2	5	10:20	8
«УралАЗ» Мс.	10	1	4	5	5:9	7
«Рубин» К.	10	2	0	8	4:18	6
«Торпедо» Пв.	10	2	1	8	6:24	4

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ
Календарь игр сезона 1995 года
Вторая лига
Центральная зона

11 тур.

20 мая (суббота).
«УралАЗ» — «Текстильщик».
«Сибирь» — «Торпедо» Вл.
«Рубин» — «Уралец».
«Торпедо» Пв. — «Звезда» Пр.
ФК «Атом-95» — «Волгарь».
«Арсенал» — «Звезда» Гр.
«Сатурн» — «Металлург».
«Торпедо» Рз. — «Носта».
«Девон» — «Зенит».
«Лада» — «Звезда» Гр.
«Светотехника» — СКД.

12 тур.

23 мая (вторник).
«УралАЗ» — «Торпедо» Вл.
«Сибирь» — «Текстильщик».
«Рубин» — «Звезда» Пр.
«Торпедо» Пв. — «Уралец».
ФК «Атом-95» — «Звезда» Гр.
«Арсенал» — «Волгарь».
«Сатурн» — «Носта».
«Торпедо» Рз. — «Металлург».
«Девон» — «Газовик-Газпром».
«Лада» — «Зенит».

13 тур.

29 мая (понедельник).
«Звезда» Пр. — ФК «Атом-95».
«Уралец» — «Арсенал».
«Текстильщик» — «Рубин».
«Торпедо» Вл. — «Торпедо» Пв.
«Светотехника» — «Сибирь».
СКД — «УралАЗ».
«Металлург» — «Девон».
«Носта» — «Лада».
«Волгарь» — «Сатурн».
«Звезда» Гр. — «Торпедо» Рз.
«Зенит» — «Газовик-Газпром».

14 тур.

1 июня (четверг).
«Звезда» Пр. — «Арсенал».
«Уралец» — «ФК Атом-95».
«Текстильщик» — «Торпедо» Пв.
«Торпедо» Вл. — «Рубин».
«Светотехника» — «УралАЗ».
СКД — «Сибирь».
«Металлург» — «Лада».
«Носта» — «Девон».
«Волгарь» — «Торпедо» Рз.
«Звезда» Гр. — «Сатурн».

15 тур.

7 июня (среда).
«Газовик-Газпром» — «Металлург».
8 июня (четверг).
«Рубин» — «Светотехника».
«Торпедо» Пв. — СКД.
ФК «Атом-95» — «Текстильщик».
«Арсенал» — «Торпедо» Вл.
«Сатурн» — «Звезда» Пр.
«Торпедо» Рз. — СКД.
«Девон» — «Текстильщик».
«Лада» — «Торпедо» Вл.
«Газовик-Газпром» — «Уралец».
«Металлург» — «Волгарь».
«Носта» — «Звезда» Гр.
«Рубин» — «Торпедо» Пв.

20 тур.

30 июня (пятница).

ФК «Атом-95» — «Сибирь».
«Арсенал» — «УралАЗ».

«Сатурн» — «Светотехника».

«Торпедо» Рз. — СКД.

«Девон» — «Текстильщик».

«Лада» — «Торпедо» Вл.

«Газовик-Газпром» — «Уралец».

«Металлург» — «Звезда» Гр.

«Носта» — «Волгарь».

1 июля (суббота)

«Зенит» — «Уралец».



Учредитель — дочернее акционерное общество «Спецгазавтотранс». Редактор С. Б. Логинов. Подписано в печать 18.05.95 г.

Адрес редакции: 426039, Удмуртская Республика, Ижевск, Воткинское шоссе, 182. Тел.: 203-777; 1-27.
Отпечатано в типографии Ижевского полиграфического комбината. Адрес: Воткинское шоссе, 10 км. Регистрационный номер У-0058.