

ГАЗОВИК

выходит два раза в месяц
SPETSGAZAUTOTRANS
DAUGHTER JOINT-STOCK COMPANY

№ 16 (77) 18 декабря 1996 года



СПЕЦГАЗАВТОТРАНС
ДОЧЕРНЕЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

распространяется
все сеть

Издается с 1992 года

ЗА ДОЛГОЛЕТНИЙ ТРУД



Отмечая долголетнюю и плодотворную работу в системе топливно-энергетического комплекса, большой вклад, внесенный в развитие газовой промышленности решением Минтопэнерго России генеральному директору ДАО «Спецгазавтотранс» Владимиру Алексеевичу Тумаеву присвоено звание «Заслуженный работник Минтопэнерго Российской Федерации».

10 декабря, в день празднования 50-летия В. А. Тумаева, нагрудный знак ему вручил член Правления РАО «Газпром» В. В. Починкин.

На снимке: вручение В. А. Тумаеву нагрудного знака.

Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.

Автодайджест

Даешь Российские «шевроле»!

На Елабужском автомобильном заводе (ЕлАЗ) началась сборка первых легковых машин «Шевроле-Блейзер». Джип «Шевроле-Блейзер» — полноприводной пятидверный автомобиль, рабочий объем двигателя — 2,2 литра. Средний расход топлива — 8,5 литра на 100 км. Сборка автомобилей пока производится из американских комплектующих узлов и деталей. В будущем они будут выпускаться на месте.

«Скорая реанимационная помощь»

По сообщению ИТАР-ТАСС, Ульяновский механический завод выпустил автомобиль «скорой реанимационной помощи», который по некоторым параметрам не имеет аналогов в мире. Машина изготовлена на базе известного уазика-«буханки», у которого поднят потолок салона, и медицинский персонал может осуществлять свои функции в полный рост. В новой «скорой» оборудование может работать от источников тока в 6, 12, 24 и 220 вольт. При необходимости автомобиль с помощью кабеля можно мгновенно подключить к обычной электросети, и в нем сразу же можно делать операцию. «Скорая реанимационная помощь» будет выпускаться в рамках конверсии.

«Мерседесы» из русских деталей

Немецкая фирма «Профуна», известная как поставщик деталей для ведущих автопроизводителей Запада, подписала контракт с литейным заводом КамАЗ на общую сумму 30 млн. марок. Российское предприятие изготовит алюминиевые отливки, которые получат европейский сертификат качества. Таким образом, Россия войдет в число поставщиков компонентов «Mercedes», «Ford», «MAN». Работать в нашей стране «Профуна» начала в 1993 году, после того как баварские инженеры убедились в высоком уровне российских технологий и профессионализме рабочих. С прошлого года российские детали стали поступать на европейские автогиганты, и уже более миллиона автомобилей западных марок имеют «начинку» из России.

Рынок для лидера

Павловский автозавод намерен стать лидером по производству автобусов в автомобильной промышленности России. В прошлом году он поставил на отечественный рынок 7800 автобусов марки ПАЗ-3205 десяти модификаций. Нынче рынок получит уже 9 тысяч машин. Сейчас осваивается производство автобуса с дизельным двигателем. Станет ли тесно автобусам на наших городских маршрутах? Станет ли просторнее пассажирам в них?

(По материалам газеты
«Транспорт и Мы»)

ДЛЯ ВАС, АКЦИОНЕРЫ

О выплате промежуточных дивидендов ДАО «Спецгазавтотранс»

Открытое дочернее АО «Спецгазавтотранс» доводит до сведения акционеров — владельцев обыкновенных и привилегированных акций о начале выплаты дивидендов за 9 месяцев 1996 года через банк-агент по адресу:

г. Ижевск, пер. Редукторный, 16 «а», депозитарий РАО «Газпром». Время работы банка: с физическими лицами — понедельник, среда, пятница;

с юридическими лицами — понедельник, вторник, среда, пятница.

Режим работы: с 9 до 17, обеденный перерыв с 13 до 14.

Выплата дивидендов будет осуществляться по предварительной записи по телефону 25-89-83.

Справки по телефонам: 25-89-83, 20-83-77.

ОТ ЯМБУРГА — К ЗАПОЛЯРНОМУ

Пароль Севера: ритм и темпы

Ямбург... Это слово десять лет назад очень часто звучало по радио и телевидению, часто его можно было встретить и на страницах центральной прессы. И это не случайно — на скорейшее освоение этого крупнейшего месторождения газа Страна Советов тогда возлагала очень большие надежды. Первыми же новоселами в этой далеко не гостеприимной тундре были строители и автотранспортники СГАТА, которые, сменив друг друга, почти круглогодично отсыпали грунт под полотно дорог, площадки для буровых и строительных объектов. Кстати, последние потом возводили строители опять-таки СГАТА.

Еще не все площадки под буровыми были отсыпаны на Ямбургском месторождении, а строителей, водителей и машинистов ДАО «Спецгазавтотранс» уже ждали Бованенковское, Харватинское, а затем и Заполярное месторождения.

И опять все с нуля, с первого колышка, опять предстояло первыми прокладывать путь, строить, готовить в Заполярье плацдарм для доступа к богатейшим кладовым газа.

И так второе десятилетие. Из дня в день, из года в год. Сменяются годы, объекты, месторождения, люди, автомобили... Но не меняется раз и навсегда взятый здесь ритм. Отработала так вахта месяц, еще не успела улететь на отдых, как ей на смену прилетает другая, чтобы продолжить начатое предшественниками. Вот и на этот раз. Накануне, только что приехав из аэропорта и лишь слегка перекусив с дороги, даже не отдохнув, большинство из только что прилетевших вахтовиков поспешили в гараж: как там их машины? Исправны ли они? И это отнюдь не показная забота об общественной собственности, а искреннее беспо-



— Это моя вторая вахта, — сказал при встрече на Харватинском месторождении бульдозерист Ижевского АТП Игорь Александрович Старков. Позднее, в ответ на мое удивление, знаяшего, что он сюда летает уже не один год, пояснил, — прежде-то я работал здесь слесарем.

Один за другим подкатывают многотонные автосамосвалы и опрокидывают грунт на кромку будущей дороги. Так что бульдозеристу в данной ситуации скучать не приходится — только успевай поворачиваться да поправлять, подравнивать.

На снимке: И. А. Старков.

Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.
Компьютер о своей работе в течение предстоящей вахты, стремление как можно больше успеть вывезти грунта на будущие дороги, площадки под буровые, строительные и другие объекты очередного газового месторождения Западной Сибири.



На снимке: и днем, и ночью один за другим подкатываются к карьеру автосамосвалы, чтобы через минуту-другую отправиться с многотонным грузом грунта на очередной объект Крайнего Севера.

Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.

О том, что делается и что волеют первопроходцы на месторождении Заполярное ведет разговор наш корреспондент на второй странице сегодняшнего номера газеты.

Заполярное: вчера, сегодня, завтра

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

Отправляемся в Газ-Сале — базу освоения газового месторождения Заполярное. Но в Ижевске с вылетом самолета попалась задержка, и, когда мы, наконец-то, прибыли в Ямбург, вертолета там не нашли — он к тому времени, не дождавшись нас, уже улетел на Газ-Сале.

Туда же должен был лететь и геолог Ижевской ПМК Андрей Алексеевич КОСШАРОВ. В Ямбурге, где он теперь ожидал оказию, чтобы долететь до Газ-Сале, наш корреспондент и предложил ему рассказать о том, что делается в этом году по обустройству месторождения Заполярное.

— Вы, я слышал, на этом месторождении работаете почти с самого начала его освоения, можно сказать, с первого дня. Тогда, может, с первого этапа и начнем?

— Прилетели мы туда где-то в октябре 1994 года. Начали с отсыпки грунта под полотно дороги от Газ-Сале до примыкания с основной дорогой, соединяющей Заполярное месторождение с поселком

Тазовский. Этую примыкающую дорогу, составляющую около десяти километров, мы за зиму отсыпали. А в дополнение, к этому отсыпали еще и около пяти километров основной дороги от примыкания в сторону поселка Тазовский. Летом прошлого года мы уложили по оттаявшей насыпи бетонные плиты на всей дороге примыкания.

— А как прошла вторая зима Заполярного? Сделали, что намечали?

Так уж получилось, что в Ижевск из Ямбурга я вылетая вместе с вахтой, возвращающейся с Заполярного месторождения, и, естественно, не преминул воспользоваться этим обстоятельством, чтобы побеседовать с начальником участка Ижевской ПМК Владимиром Ивановичем ПРАВЕДНИКОВЫМ.

— Непосредственно на Заполярном, я слышал, больших работ еще нет. В основном вы заняты обустройством базы в Газ-Сале.

— Да, отсыпкой там мы пока, можно сказать, не занимаемся. Нет дорог. Но зато на Заполярном полным ходом идет строительство базы. Уже поставили здание административно-бытового корпуса. Однажды на первом этапе оно будет использоваться как жилье. Построили котельную и два складских помещения. Котельную уже запустили. А теплые складские помещения решено временно использовать в качестве ангаров для ремонта техники. Построили и часть теплосетей. Уже с изоляцией, готовые к эксплуатации. Подвели тепло и к административно-бытовому корпусу, но пока не запустили, так как люди здесь еще не живут.

— А что на Газ-Сале?

— Там первоочередной объект — дорога, точнее, участок от места примыкания до поселка Тазовский.

— На этом участке дорога пересекает речку. Вы ее, кажется, уже прошли?

— Не совсем. Перешли и отсыпаем уже дальше, но переход сооружен пока временный — через трубы. А теперь сюда выходят и мостоотряд уже для строительства капитального моста.

— Сколько еще нужно отсыпать до Тазовского?

— Всего от места примыкания до Тазовского 18 километров. Думаю, что в этом году мы ее должны закончить. По первой стадии. А там на очереди и вторая стадия строительства первого участка дороги — от Газ-Сале до места примыкания. Думаю, что в 1977 году средства на это будут выделены. А вообще-то, для нас, строителей нет вопроса, что на данном этапе главное, важнее — Газ-Сале или Заполярное? И тут, и там работы ведут один участок. Так что все приходится выполнять одновременно. Но на Заполярном объект все-таки, по важности выше.

На главном направлении

— Шла отсыпка грунта уже под основную дорогу на участке от р. Высоко-Яха в направлении п. Тазовский. Одновременно шли навстречу и от Тазовского. Мы бы прошлой зимой могли и закончить отсыпку на этом участке, но не получилось. Заказчик — «Ямбурггаздобыча» срочно снял нас с этого объекта и направил непосредственно на Заполярное месторождение, где мы отсыпали десять километров внутрипромысловой дороги и параллельно вели там же отсыпку площадки под промбазу и строительство жилого городка. А теперь автоколонну с Заполярного, по всей видимости, все же снимут и вернут на отсыпку автодороги к поселку Тазовский.

— Что готовит вам наступающая зима?

— Если заказчик будет выделять средства, мы постараемся соединить автомобильной дорогой Газ-Сале с п. Тазовский. За зиму закончим отсыпку

ку грунта на этой дороге, а летом можно будет уложить плиту. Первая стадия строительства дороги будет завершена. Продолжит заказчик финансирование — будем вести перекладку плиты по второй стадии, уже окончательную на дороге примыкания. Плиты будем снимать с полотна дороги, затем заровняем все неровности, образовавшиеся в первый период эксплуатации, и возвратим плиты на прежнее место, но предварительно уложив под них для изоляции дарнит. И потом уже как заключительный этап — отсыпка откосов и обочин торфом и последующее их укрепление посевом многолетних растений.

— Дорога — ваш основной на сегодня объект строительства. А какова, интересно, ее ширина, другие параметры?

— Если считать по плите — по дорожной одежде, то получается шесть метров. Плюс к этому еще и два метра обочин. Слой насыпи бывает разный, но в среднем высота ее получается где-то около двух метров. На каждый километр требуется отсыпать около тридцати тысяч кубометров грунта. Отсыпку мы ведем только зимой с тем, чтобы предохранить вечную мерзлоту от оттаивания. В итоге получается, что в основании дороги на нас лежит вечномерзлый грунт, который не дает усадочных деформаций. Грунт отсыпаем в основном гидромывной, заготовляемый из озер Халево, расположенных в бассейне реки Таз. Это очень хорошие пески — мелкие и слабопучинистые, которые служат отличным основанием дороги.

— Вы ни слова не сказали об отсыпке площадок под буровые. Или об этом пока рано говорить?

— Это все зависит от воли заказчика. Скомандуют — сделаем.

База — прежде всего

— Коли зашел разговор о Заполярном месторождении, то хотелось бы узнать Ваше мнение также и об условиях работы и быта. Я слышал, там вода не очень хорошая.

— Верно. Мы ее берем из артезианской скважины. Однако по качеству она даже хуже, чем, например, в озере. Что же касается остального, то на Заполярном у нас теперь построен полевой городок. Так что жилье там сейчас имеется. Правда, на то количество вахтовиков, которое там будет после Нового года, его все же маловато. Необходимо что-то изыскивать дополнительно. А на Газ-Сале мы имеем сейчас два общежития. Есть и большой теплый ангар. Так что с ремонтом техники там теперь проблем нет. А если мы и на Заполярном запустим под ангары те два складских помещения, то и там условия в плане ремонта, применительно к условиям Крайнего Севера, будут нормальными.

— Как прошло нынешнее лето? Все ли сделали, что намечали?

— Все, что планировали, выполнили. Единственное, что осталось, проезд от Газ-Сале до Тазовского. Думали закончить отсыпку полотна дороги и на этом участке, но сказались

ошибки в проектировании. В итоге, задержка и отсутствие на сегодня проезда от Газ-Сале до Тазовского. Так что вся надежда пока только на зимник.

— Основной ваш летний объект?

— Все-таки непосредственно Заполярное месторождение. А конкретнее, строительство там собственной базы.

— Что предстоит сделать вашему коллективу в зимний период?

— Нужно закончить, как я уже говорил, отсыпку дороги до Тазовского, если, конечно, нам это позволят, в смысле, если отпустят средства. Затем вернемся к месту примыкания и начнем строить эту дорогу уже в противоположном направлении до Заполярного месторождения. Около трех километров у нас уже отсыпано и там. Даже уложены плиты. Что же касается непосредственно Заполярного месторождения, то там планы вообще громадные. Нужно отсыпать площадку под собственную базу, построить ремонтно-механическую мастерскую, много работы предстоит также и по доставке грузов, поступающих на Заполярное по железной дороге.

— Хорошо. А на сегодня? Чем, например, будет заниматься сменившая вас вахта?

— Если позволит погода, то в полную силу будут отсыпать грунт под полотно дороги к Тазовскому. Остальные вахтовики займутся строительством собственной базы. Нужно уже думать и о подготовке свайного основания под ремонтно-механическую мастерскую.

— Вернемся к вашему коллективу, вашей вахте. У вас, кажется, звеньевая форма организации работы?

— Да. Одно звено работает на Газ-Сале и пять из каждого заезда — непосредственно на Заполярном.

— Звено обычно состоит из трех человек.

— И какое из них Вы бы отметили?

— Этим летом все хорошо работали. Ну, а отметить можно, например, звено вахтенных ребят. Это Владимир Алексеевич Курносов и Михаил Яковлевич Белый. Они делали обвязку котельной, сетей, разворачивали двухсоткубовые емкости... в общем, они несли основную нагрузку, работали на главных объектах.

Как служишь, «Iveco-Уралаз»?

Большая часть таких автомобилей проходит испытания на Заполярном месторождении



На снимке: отсыпка грунта под очередной объект. Для автотранспортников предприятий ДА «Спецгазавтотранс» газовые месторождения Крайнего Севера — это, прежде всего, отсыпка грунта под полотно новых автомобильных дорог, площадки под буровые и многочисленные строительные объекты.

Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.

Ямбург.

