

ГАЗОВИК

SPETSGAZAUTOTRANS
STATE PRODUCTION

№ 9

23 апреля 1993 года



СПЕЦГАЗАВТОТРАНС
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Издается с 1992 года

Читайте:

Там, где рождаются газопроводы

Трассы Нового Уренгоя... По ним колесят тяжелогрузные автомобили и тягачи автотранспортного предприятия № 3 ГП "Спецгазавтотранс". Кирр. "Газовика" В. Сыропятов продолжает публикацию дневниковых записей (Стр.2,3,4,5)

Завод ВЗГА: контакты с С-Петербургом

Газовая плита будет обеспечена сертификатом, который дает изделию гарантию качества и надежности. Московский торговый дом с успехом продает плиты из Воткинска в Россию и за ее пределами. (Стр.3)

Мал участок, да дорог

На пяти стапелях участка ремонта двигателей к "Татрам" работает небольшой дружный коллектив. Давно уже и государства не стало, где производились автомобили с такой маркой, но ремонтники продолжают надежно чинить "сердца" грузовикам. (Стр.6)

"Газовик" начинает играть в первой лиге

Предматчевое интервью с главным тренером А. Сальновым.

3 апреля состоялось совещание директоров ГП "Спецгазавтотранс". Его открыл генеральный директор объединения В.А. Тумаев.

Среди вопросов, обсужденных на совещании, можно назвать подготовку к переходу из государственного предприятия в акционерное общество. Итоги совещания в Салехарде, организацию при СГА филиала банка РАО "Газпром", создания лизинговой компании при объединении, необходимость уже сегодня проявить заботу о договорах на 1994 год. Была подчеркнута необходимость без промедления выкупить земли под территории предприятий, для этого потребуется 378 млн. рублей.

Выступившие руководители предприятий перечислили проблемы текущего времени. Директор АТП-2 А.С. Рябов посетовал на "Тюменбурггаз", оно задолжало новоуренгойцам 110 млн. рублей. Такие долги, о чем неоднократно ведут речь директора, не позволяют выплачивать своевременно заработную плату людям, угнаться за ценами.

Директор специализированного управления пуско-наладочных ра-

Не спешат раскошевливаться заказчики

бот (СУПНР) А.В. Климов озабочен отсутствием средств на покрытие валютных расходов, связанных с поставкой запчастей к импортным автомобилям и механизмам. Проблемы на этом предприятии приводят к тому, что 40 процентов техники, предъявляемой к техническому осмотру в 1993 году, окажется неисправной.

Главный инженер РЭБ флота Н.Т. Булдыгеров говорил о трудностях с комплектованием кадров. Сегодня на подъемных плавающих механизмах не хватает 20 специалистов. Штурманов, механиков, мотористов на базе готовят своими силами, а вот восполнить нехватку людей на обслуживании кранов, электроэнергетических установок на судах — придется отделу кадров объединения.

Директор завода газовой аппара-

туры В.Б. Нельзин, отмечая выполнение предприятием плана 1 квартала, констатировал факт выплаты предприятием штрафа в 1 млн. рублей за выброс в атмосферу вредных веществ.

О неудовлетворительной ситуации с платежами говорили в выступлениях руководители АТП-3 А.Е. Горобец, Чайковского ПТиСТ В.П. Рыбинских, ПМК Н.Я. Трепетин. В связи с переходом на другую работу О.А. Шипилова, возглавляющего Магнитогорское специализированное управление пуско-наладочных работ (СУПНР), директором этого предприятия назначен **Климов Александр Васильевич**.

В связи с решением об организации при ГП "Спецгазавтотранс" филиала банка РАО "Газпром" его управляющим назначен **Васильев Вячеслав Александрович**.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЛЕКАРЫ

Дороги Приполюря, по которым ходят автомобили АТП-3 ГП "Спецгазавтотранс", весьма далеки по своим качествам от привычных нам автострад. Индуктуют повышенные требования и к срокам проведения ремонта, и что еще более важно, к его качеству. Но водители предприятия спокойны. Они верят, что в мастерской любойузел или деталь попадет в надежные руки слесарей, которые быстро вернут автомашину в строй. Один из таких слесарей — Алексей Марюнич — занимается ремонтом двигателей. И автомобиль, и условия, в которых ему предстоит работать, Алексей успел познать очень хорошо. Он ведь и сам здесь до этого пять лет крутил барабанку тяжелых "Татр".

На снимке: слесарь моторист ремонтно-механической мастерской АТП-3 ГП "Спецгазавтотранс" А.М. Марюнич.

Фото Николая Сюваева.



Север далекий и близкий

ВОТ МЫ И ПОЕВЫАЛИ У ИСТОКА "огненной реки", где берут начало крупнейшие в мире газопроводы, пытающие многие страны ("Газовик" №8).

Однако это знакомство с газодобывающей столицей Западной Сибири будет неполным, односторонним без тех, кто сегодня закладывает фундамент завтрашних месторождений—готовит новые родники для газовой реки.

Большие надежды связывают здесь с разработкой Ень-Яхинского месторождения. А сегодня уже строят установки комплексной подготовки газа еще на одном месторождении—Юбилейном. Чуть дальше начата разработка другого—Ямсово-вского.

Здесь, кто хоть немного знаком с историей добчицы сибирского газа, возможно, удивится: так ведь это месторождение было освоено даже раньше Уренгойского, что же там еще сегодня осваивать?

Да, когда пятнадцать лет назад, 22 апреля 1978 года, в газопровод поступил первый кубометр новоуренгойского газа, с месторождения Медвежье в трубопроводную магистраль был подан уже стомилиардный кубометр. Но сегодня Медвежье обретает, можно сказать, второе рождение—начинается освоение его второй очереди, его новых месторождений.

И на каждом из этих новых месторождений большой объем работ ждет водителей третьего автотранспортного предприятия ГП "Спецгазавтотранс". Для полноты картины следует лишь добавить, что отсыпка кустов и дорог к ним, чем в основном и занимается это предприятие,—первый этап освоения любого месторождения, со всеми вытекающими из этого последствиями сюрпризами. Именно водители АТП-3 "десантируются" со своей техникой первыми на новый пят-

ШУ ИСТОКА ОГНЕННОЙ РЕКИ

Владимир Сыропятов, наш корреспондент.

Чок, чаще всего понапалу даже вертолетом, который только и соединяет этот полнешим бездорожьем пока отрезанный от внешнего мира дикий уголок Приполярья.

Так что понятие "исток огненной реки", как часто называют здешний газотранспортный комплекс, вернее было бы наверное, адресовать даже и не столько непосредственно к самим газовикам, сколько к этим первопроходцам, которые по сути—то и стоят у истоков, готовят те родники, рождающие и питающие потом этот мощный газовый поток...

Дорога номер один

Позади остались последние улицы и здания Нового Уренгоя. Колеса вахтового "Урала" уже давно отменяют километры загородной бетоники. Обычное, ничем, на первый взгляд, не примечательное дорожное полотно, если не считать "мелочи", что проложено оно по вечной мерзлоте, которая вдему диктует свои жесткие условия. Пренебрежение этим она карает сурово, по-северному: первым же летом сводит на "нет", превращает в месиво вложенный в дорогу труд и затраты. А посему, прежде, чем укладывать

бетон, здесь настилают утеплитель—теплоизоляционный материал, чем-то похожий на войлок. И так каждый четверт дороги. Только тогда ее полно будет служить автотранспорту и зимой, и летом.

Слева зверкают белые железнодорожные пути на Надым, из которого двадцать лет назад, в декабре 1973 года, автотракторный поезд доставил первых "десантников" на место будущего города Новый Уренгой—газодобывающей столицы Западной Сибири. Второй десяток лет вдруг в этом краю автомашины и наш шофер Леонид Кононенко до Уренгоя уже успевший поработать и в Ямале.

Города тогда практически еще и не было. По Ленинградскому проспекту строили только первые девятиэтажки, вспоминает он и под ровный гул мотора продолжает, один приехал, без женщины. Год пожил, а потом решил приспособить под квартиру старый вагончик. Летом—то дни здесь очень длинные—когда пять после работы можно чуть ли не до полуночи. В общем, подплатил его, обустроил, сделал насыпушку для защиты от здешних морозов... Закончил все—позвал семью с Украины. С тех пор так и живем здесь,

но теперь уже в сплошно-заселенной квартире.

Тем временем впереди показалась буровая вышка—значит проезжает месторождение Юбилейное. Теперь здесь уже давно работают буровые, строятся установки комплексной подготовки газа для его транспортировки. Водители АТП-3 с ним знакомы очень хорошо. Ведь именно он первыми пришли сюда и, отработав здесь два года, отсыпали под буро-ые 25 кустов. Мы же едем дальше на новое месторождение Ям—Совей, куда после Юбилейного осенью прошлого года передислоцировались первые водители АТП-3. Тогда переправили для начала только во семь машин, чтобы обустроить там пока первый пятачок.

Пока наш шофер менял колесо (с проколом никто, нигде и никогда не застрахован), нас обошел на свое бензозозе Сергей Калантаевский. Он один обеспечивает работу всех сегодняшней техники на месторождении Ям—Совей. Но это лишь пока. Впереди, через несколько десятков метров дорожное полотно теряет обычную форму, а затем и вообще теряется в снегах. Дальше дороги нет. Но ее тоже скоро достроят, тогда на Ям—Совей можно будет проехать в любое время года. Вот сейчас, пока мы стоим, нас обошли несколько автосамосвалов с грунтом, быстро возвращающихся обратно за новой порцией груза. Удлиняющегося полотна будущей дороги, сегодня нас пока ждет зимник, тонкой и единственной нитью, связывающей новое месторождение с остальным миром.

Пока действует зимник, каким бы сшатким ни был, больших проблем доставкой топлива или других грузов не ожидается. Но ведь вперед лето, которое расторгнет эту связующую нить и оторвет Ям—Совей от внешнего мира, с которым у ее первопроходцев останется связь только через радио и вертолет. Ям—Совей ведь не Юбилейное, на котором уже были дороги, да и до города от него, считай, рукой подать. На Ям—Совее все иначе, и условия здесь труднее, жестче. И если в обычной жизни мы привыкли больше внимания уделять подготовке к зиме, здесь наоборот: зимой стараются завести для лета все, что только можно.

К лягушке нужно завести на Ям—Совей

(Продолжение на 3 стр.)

На заводе газовой аппаратуры

С сертификатом— рангом выше

О защите прав покупателей сейчас говорится много. Но говорить одно, пора действовать. И вот уже Воткинский завод газовой аппаратуры заключает договор с Санкт-Петербургской фирмой "Союз-Тест". Эта фирма своего рода контролирующая организация, она проверяет качество выпускаемой продукции. Напрашиваться на дружбу с такой организацией решится не каждое предпринятие—как бы боком не вышло.

Но воткинцы на такой шаг пошли. Почему? Дело в том, что плиты их изготовления, конечно же, покупают, более того, как говорится, с руками берут. Но будут брать еще лучше, если газовая плита будет обеспечена сертификатом—документом, гарантирующим надежность и качество изделия.

Плиты на проверку выбираются рядовые, прямо с конвейера. А проверка на надежность—это снятие более двух десятков параметров. Среди них определение надежности на герметизацию, степени выделения газов, расход газа, возможной загазованности от его сгорания, безопасность пользования плитой и многое другое.

Так вот, газовая плита производства Воткинского завода, проверенная недавно специалистами "Союз-Теста", полностью отвечает требованиям, предъявляемым такому виду продукции, и обеспечила право на получение сертификата качества.



вел такие данные:

— Каждый день мы загружаем два, а то и три вагона. В каждый входит 235 газовых плит. Кроме этого ежедневно из разных городов России и стран СНГ приходят за этим грузом машины. Сегодня, например, (а дело было к обеду) загрузили две машины: восемьдесят плит в одну и пятьдесят в другую.

Плиты из Воткинска регулярно закупает Московский торговый дом—известнейшая фирма, в которой проходят товары лучших русских и зарубежных фирм.

В ТОРГОВЫЙ МОСКОВСКИЙ ДОМ

Конкурентоспособность воткинской газовой плиты довольно высока. Чтобы убедиться в этом, достаточно пройти на погрузочную площадку завода. И увидеть, как напряженно трудится здесь бригада грузчиков, руководит которой Владимир Михайлович Бронников. Он-то и при-

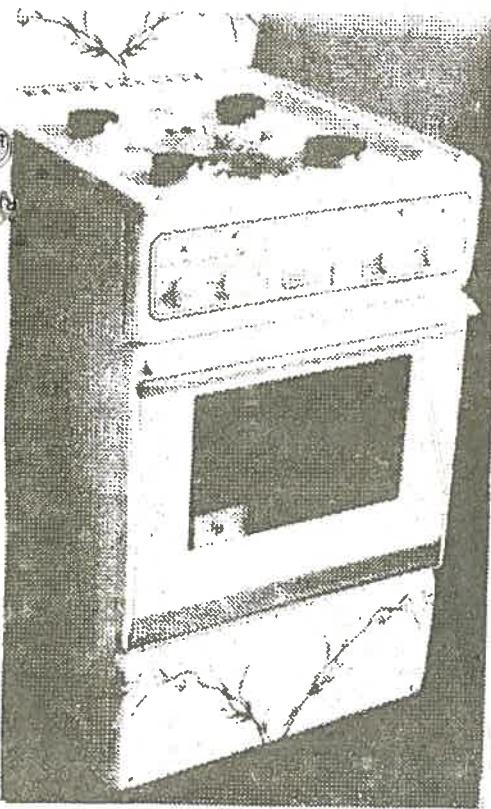


Фото Н.Сюваева.

ПОКА И СОЗДАТЕЛИ НЕ ЗНАЮТ

В заводоуправлении можно сегодня увидеть стоящие рядом две плиты. Одна брестского производства, другая—воткинского. Брестская—серийная, воткинская, увы, пока в единственном экземпляре. Брестская—внушительная, массивная. Воткинская кажется по сравнению с ней миниатюрной: размерами меньше, хотя в ней не две, а тоже четыре конфорки, да и расцветка радует глаз мягкостью тонов и рисунка.

Это новинка, так называемая коммерческая плита. Понятно, что рассчитана она на покупателя с достатком, по ценам свободного рынка. Напоминает она чем-топольскую "Машу", достать которую в свое время, а сейчас тем более, можно было, как говорится, по большому листу.

Как пойдет у привередливого покупателя новая плита—судить трудно. А главное—когда она пойдет по конвейеру? На этот вопрос, к сожалению, не могут пока ответить и сами создатели. На снимках: сборку плит на конвейере ведет Людмила Пикулева; плита коммерческая.

(Продолжение.
Начало на 2 стр.)

III. У истока огненной реки

семьсот—восемьсот кубометров дизельного топлива. Нас сегодня заготовили пока лишь около ста. Но это дело еще вполне поправимое. В ближайшее время сюда перебрасываем еще два—три бензовоза, иначе запаса на лето не создать.— делится мыслями наш попутчик, начальник отдела эксплуатации АТП-3 Ч.Г.Шафигуллин.

Смена колеса много времени не отняла, и бетонка скоро осталась позади. На первых же метрах мы ощутили все "прелести" зимника, рытвинами и ухабами начавшего подкидывать нашу машину. Теперь вместо дороги перед "Уралом" были лишь две колеи в снегу, по которым увел на Ям-Совей бензовоз Сергей Калантаевский и которые теперь только и связывали нас с давно скрывшимся за горизонтом Новым Уренгой. А по бокам типичный для Приполярья пейзаж: редкие и низкие лиственницы, кедр и карликовые березы среди белого безмолвия снегов.

Вообще-то до Ям-Совея немногим более сотни верст. "На земле" это в наше время уже и не расстояние. Здесь же, где за триста с лишним километров не встретишь даже жилья аборигенов, эта сотня, да еще с хвостиком в условиях бездорожья приобретает совершенно иное значение. Поэтому, когда выезжали за город, я и не рассчитывал на обилие следов жизни, тем более вдалеке от жилья... и... ошибся.

— За песцом пошел, — указывает Леонид на след снегохода, лентой уходящий вглубь тундры.

А ведь к этому времени мы ушли уже от города где-то километров за шестьдесят. Впрочем, и позднее— после и восьмидесяти, и ста километров—тундуру продолжают пересекать следы как снегохода, так и коротких сибирских охотничих лыж.

"Урал" тем временем медленно, но упорно уходил все дальше от человеческого жилья.

(Продолжение на 4 стр.)

Север далекий и близкий

(Начало на 23 стр.)

III. У истока огненной реки

Твоя точка на карте

И вот Ям-Совей. Типичный лагерь первопроходцев зимнего Приполярья встретил нас полузанесенными окнами вагончиков, в которых тех, кто готовит плацдарм для нового месторождения, ждет и спальня, и столовая и баня...

Водитель Сергей Тирянский в это время отдыхал. Его мы и встретили в пятиместном вагончике. В АТП-3 он работает уже пять лет. Не новичок. — Жить можно. Тепло, и, как видите, светло. Скоро будем смотреть и программу телевидения. Антенна вон уже есть. Осталось провести кабель по вагончикам. А пока собираемся в столовой, ставим телевизор и свою программу — в дики. — отвечает он на вопрос об условиях здешней жизни.

По соседству с вагончиками бригада специализированного строительного управления собирает об-

щежитие из восьми секций на 20-25 человек.

— Третий день, как начали. Недели через две монтаж закончим, останется только отделка, — говорит уже бригадир строителей Анатолий Федотов.

С окончанием этого строительства водители связывают определенные надежды. Ведь это будет не только дополнительная жилплощадь. Здесь будет и красный уропок. Тогда и тоже видики можно будет смотреть уже здесь, а не в столовой, как сейчас.

А в карьере тем временем "скучал" экскаватор. Но не долго. Не прошло и пары минут, как грянулась "Татра". Как оказалось, она одна из тех шестнадцати, что поступили осенью новыми в АТП-3...

— Три года не получали новой техники до этого, — поделился накануне при первой встрече одной из своих главных бед начальник АТП-3 А.Е. Горобец. Если принять во внимание условия, в которых приходится ходить здешнему автотранспорту вообще и АТП-3, первому прокладывающему трассы среди бездорожья Крайнего Севера, то станет понятна и об责任感ность его начальника. Потому-то и здесь, в карьере, эти новые "Татры" остаются на особом счету. Кстати, теперь за все приходится платить, в том числе и за эту новую технику. Но АТП-3 смогло заплатить лишь за часть из тех шестнадцати "Татр" — на остальные нет пока средств.

Спустя несколько дней я узнал, что

для водителей АТП-3 поступили еще девять таких автосамосвалов, что, с одной стороны, увеличило долг, с другой — позволило несколько ускорить темпы благоустройства этого месторождения.

... За рулем Николай Гниломедов. В Уренгое он с 1979 года, так что нрав Крайнего Севера и коварство его бездорожья познал на личной практике.

— Баня и столовая — это, конечно же, хорошо. Особенно здесь, на Севере. Но вот телевизора — все еще нет, отстает с культурой. И с водичкой по-прежнему плохо. Пить ее приходится из здешней речки, а в ней вода далеко не ключевая, — посетовал Николай...

Будем надеяться, что эта тревога уже не станет долговременной. Телевизор, как мы уже слышали ранее, скоро будет. Будет скоро и хорошая вода. Уже начали бурить скважину, правда из-за поломки вышла заминка.

В те дни водители третьей автоколонны АТП-3 отсыпали под буровые трапы из 25 кустов месторождения Ям-Совей. Вот разворачивает "Татру" Владимир Герасимов. Не успел поднять кузов, как подкатил и Виталий Княгинецкий. Опрокинув на площадку по семнадцать очередных тонн, они на минутку вышли из кабин. Пока подходил к ним, в голове промелькнуло: это сколько же таких семнадцатитонных рейсов нужно сделать водителям АТП-3, чтобы подготовить площадки под все буровые этого месторождения? Ведь если учесть, что на куст, как показывает предыдущий опыт, требуется в среднем около пятидесяти тысяч тонн грунта, то на все 25 кустов месторождения нужно будет доставить более миллиона тонн.

... Оказалось, что Владимиру Герасимову, отсыпающему со своим штатом первые кусты на Ям-Совее, довелось начинать и на предыдущем месторождении — Обильном. Бригадиром же у них был тогда сегодняшний начальник отдела эксплуатации Н.Г. Шаригуллин, который поставил барабанку и пришел в эту службу уже перед самым окончанием работ на Обильном, в мае прошлого года. Так что с особенностями работы водителя в условиях Крайнего Севера новоиспеченному начальнику отдела эксплуатации долго знакомиться не понадобилось.

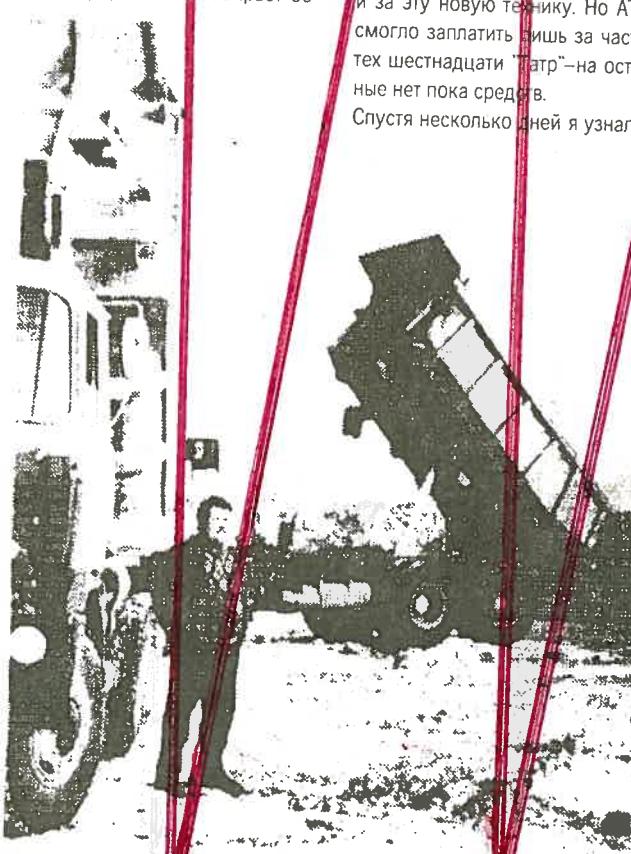
— В том, что наше предприятие и в

последнее время суммарно выполняет намечаемый объем работ и остается с доходами, высока роль и заслуга именно руководителя отдела эксплуатации. Это он едет с первоходцами на новое месторождение, чтобы организовать там работу, и обеспечить сносные бытовые условия. На его плечах и работа с заказчиками, особенно по вопросам согласования цен, и работа среди водителей нашего предприятия, — накануне заметила по этому поводу начальник планово-экономического отдела Н.И. Твардовская. Кстати, водителем такой же "Татры" работал на отсыпке таких же кустов и дорог А.Е. Горобец до того, как коллектив АТП-3 проголосовал за избрание его своим начальником. ... — Без телевизора, конечно, плохо. Но с ним мы надеемся, скоро заработает здесь. А вот в том, что скоро восторжествует справедливость, мы уже сильно сомневаемся, — посетовал Владимир Герасимов в заключении нашей краткой беседы...

Речь шла о дополнительных выплатах коллективам за запуск в эксплуатацию каждого очередного месторождения, которые всегда получают работники ПО "Тюменбургаз" и которые всегда проходят мимо водителей АТП-3, имеющие, казалось бы, по логике вещей, на это все права. Ведь именно их, водителей АТП-3, первыми высаживают, как десантников, в неожиданный доселе угол этого далеко не ютного края. Именно им, обеспечивающим фронт всех дальнейших работ, достаются и все "прелести" жизни первоходцев. Только потом, когда автотранспортники уже все подготовят и все останутся позади, следом приходят на подготовленный плацдарм буровики. К моменту же пуска месторождения автотранспортники обживаются уже другое, и остаются забытыми. Так, кстати, было с Юбилейным. Так (если не произойдет никаких изменений) будет и при освоении Ям-Совея.

Справедливость в этом вопросе, похоже, действительно где-то заблудилась. "Татры" Герасимова и Княгинского, оставив привезенный груз, тем временем уже давно скрылись из вида, отправившись за новыми порциями. Месторождение должно отдать свое богатство, как бы там не складывались обстоятельства.

(Окончание на 5 стр.)



(Окончание.
Начало на 23,4 стр.)

III. У истока огненной реки

Тыл здесь нужен надежный

Каждое утро десятки единиц автотехники АТП-3 будят гулом мощных моторов безмолвие снегов Крайнего Севера. Если учесть немалый объем перевозок и условия, в которых здесь работает автотранспорт, когда по несколько месяцев только что обустраиваемый пятак тундры даже отрезан от остального мира бездорожьем, то станет понятна и роль степени гарантии надежности этой техники. А если принять во внимание и то, что, как сказал однажды заводской шофер, работа автотранспорта на 90 процентов зависит от состояния ремонтно-технической базы, то можно представить и значение ремонтно-механической мастерской здесь, в Приполярье. АТП-3 в этом отношении, можно сказать, повезло. После его объединения с ПТТ и СТ оно "в приданное" получило довольно-таки прочную базу. А станция технического обслуживания, поступившая из Чехословакии, представляет из себя целый ремонтный комплекс.

— В техническом отношении эта база даже очень хороша. Теперь у нас есть такие хорошо оснащенные цехи, как моторный, агрегатный, механический, аккумуляторный, топливной аппаратуры, электроцех, инструментальный... — Но без удовлетворения перечисляет начальник ремонтно-механической мастерской С.А. Артамонов.

Все бы, казалось, хорошо. Только вот далековато эта мастерская стоит от города да не завершено в ней строительство теплой стоянки. В то же время прежняя, собственная мастерская АТП-3 расположена в городе, что очень удобно, но она и поменьше, и требует новых затрат по установке оборудования. Вот и стоит сейчас перед дилеммой. Однако большинство склонны считать, что для работы все-таки намного

удобнее именно такое помещение, которые расположены за городом. Здесь все уже смонтировано, отработано, имеется много свободного места под развитие, есть большой теплый просторный склад...

На участке топливной аппаратуры хозяйничает Эрих Каритон — один из лучших в округе слесарей по ремонту такой аппаратуры.

— К нам весь город ходит, — с гордостью говорит по этому поводу в мастерских. Если учесть, что подавляющее большинство техники автопарка Крайнего Севера с дизельными моторами, а бензиновых считаются единицы, то можно будет и представить, сколь велико значение этого участка и мастерства его хозяина. Гордостью же его являются здесь два станка: для выявления дефектов и для регулировки. Подтверждением же мастерства Эриха Каритона можно, наверное, считать то что после ремонта топливная аппаратура работает уже надежно и "не спешит" возвращаться в его руки, что обеспечивает этому участку обычно нормальный, спокойный ритм. Но случается, конечно, всякое. Бывает, что эта аппаратура начинает, что называется, валом валить на ремонт. Однако причиной тому обычно оказывается некачественное топливо, которое выводит из строя плунжерные пары.

Из двух-трех старых нередко умудряется сделать рабочий аккумулятор Дмитрий Зуев и его помощник по аккумуляторному участку Айрат

Ибатуллин. И это при том, что, прежде, чем попасть сюда, эти аккумуляторы уже прошли поддонную, а то и под два срока эксплуатации. Но ведь надо же как-то выходить из положения при сегодняшнем всеобщем дефиците. И аккумуляторщики мастерской АТП-3 находят достойный их мастерства выход.

Уже стало историей

Если эти участки расположены в здании станции технического обслуживания, то механический так и остался в помещении текущего ремонта, построенным здесь одним из первых С.А. Артамонов, который в Новом Уренгое уже второй десяток лет, рассказывает: — Первые станки здесь заработали десять лет назад в 1983 году. До этого они, как и другое оборудование, поступившее с Ноябрьска, оставались прямо на снегу. Срочно пришлось строить ход способом боксы. И помещение, где сейчас размещается механический участок, было построено одним из первых.

Сегодня на этом участке три токарных станка, фрезерный, расточный, шлифовальный, стенд для правки валов... Практически здесь есть все станки, необходимые для существования гаража.

Имеется в мастерской, естественно, и моторный участок, и агрегатный. — Сейчас хорошо. Светло и тепло. А в октябре 1983 года, когда мы вошли

ли в пустое, гулкое помещение, когда здесь только начинали все запускать, обогрев линии только мечтали. Подключили же его лишь после 7 ноября. Тут в эту пору уже далеко не Ташкент. Но работали и в этих условиях, приближали час пуска мастерской, — вспоминает слесарь агрегатного участка В.И. Горин. Участок этот довольно сложный. Сюда "на лечение" идут мосты, коробки передач, рулевое управление, сцепление..., короче, все, что есть в автомобиле, кроме двигателя, насосов и компрессора. И всему здесь определяет точный "диагноз", и верное "лечение" имеющимися средствами и запасными частями. А за неимением последних случается порой и экспериментировать, совмещая, казалось бы, несовместимое — эту ведь технику ждут на монтаже. И слесари выручают. Помогает желание — раньше вернуть автомашину в строй и многолетний опыт, тот же В.И. Горин, например, работает на Севере уже второй десяток лет.

Рассказ об этой ремонтно-механической мастерской, отмечающей в этом году свое десятилетие, был бы неполным без электроучастка. Но об этом хочется сказать отдельно, потому что визит сюда неожиданно вывел нас на совершенно иную тему...

(Продолжение следует)
г. Новый Уренгой.



Снова живут "Татры"

Входим
в рынок

Юрий Мальцев, наш корреспондент.

На Воткинский участок по ремонту двигателей автомобиля "Татра" везут двигатели со всех концов, хотя в Нижневартовске имеется свой завод по ремонту этих машин. Поступают двигатели из Астрахани, Харькова, Краснодара. А ведь и в этой зоне есть завод поближе — в Днепродзержинске.

Чем же привлекает эксплуатационников импортных автомобилей именно Воткинский участок?

Из кабинета начальника участка Владимира Сергеевича Силукова хорошо просматриваются рабочие места. Их немного, всего пять стапелей, то есть одновременно в ремонте находится пять двигателей. Выходит, довольно трудоемок ремонт двигателя, если при наличии пяти мест и при двух спесарях-ремонтниках на каждом, в течение месяца с участка сходит четырнадцать двигателей. Семьдесят процентов из них идут в автоколонны "Газпрома", остальные — другим организациям.

Коллектив участка тоже невелик — девятнадцать квалифицированных рабочих — в чем и есть залог качественного ремонта. Люди здесь держатся, потому как заработки по-приличней, чем у рабочих на предприятиях города.

Что еще, кроме мастерства, в слагаемых качества? Да поиск и смекалка. Искать приходится везде и всюду. Сетует Владимир Сергеевич: — В Одессу за кольцами надо ехать... Надо манжеты сто пятьдесят на сто восемьдесят. Ставить — то ее — пятнадцать минут, да ставить нечего. С часу на час жду гонцов из Краснодара. А завтра из Чайковского приедут за двумя двигателями. Вот и крутись — вертись.

Да уж, вертиться приходится. И думать: как выходить из положения, если не дает Москва запчасти? Выделили пять форсунок с начала года, тогда как только на один двигатель их надо десяток.

Вот и звонит директор кому-то по телефону:

— Попробуйте нам достать манжеты. Мне не сотню, не две, хотя бы штук двадцать. А мы вам с вкладышами поможем.

Баш на баш — такая сейчас экономика. В последний раз, как выразился Владимир Сергеевич, "приволок" он двадцать два наименования резино-технических изделий на двигатель и радиатор. Порядка полутора тысяч нормо-часов затратило предприятие "Развитие"

для выполнения этого заказа. И Воткинский завод РТО подключили. Люди там начинают терять квалификацию с этими зернобобовыми жатками. Заказу сложному даже обрадовались. А работа, которую подкинули им участок, сложная, микрона ловить надо. Берутся за водчане за выпуск плунжерных. Вот так, потихоньку на смекалке да добрососедских отношениях и тянут плановые задания. Распылители для форсунок стали шлифовать. Девяносто процентов их сейчас выходит с отличным качеством. А конструктор Владимир Иванович Вострекутов опять без дела не сидит. Кумекает, голову ломает: как на коленвал "Татры" приспособить манжету от трактора. Сделал — таки эскиз, увез на завод РТО. Выгорит дело — и с сальниками забот не будет. Он же разработал документацию на использование "КрАЗовских" стартеров на "Татрах". Передали ее Ямбургскому АТП, на Воткинском участке, к сожалению, нет оборудования для воплощения идеи в жизнь. Но ведь тоже свои люди, общими усилиями, и еще одну позицию вытянут.

Ну, а как живут с заводом, у которого глядишь, квартируют? Задаю этот вопрос бригадиру Анатолию Владимировичу Мезенцеву.

— Нормальные отношения, — отвечает. — Кислород они на газорезку привозят, пропаном выручают. Вчера вот вентилятор на обкаточном стенде полетел. В момент среагировали. Дали, правда, российский, а стенд обкаточный у нас иностранный. Пришлось снова конструктору да производственному мастеру Александру Анатольевичу Пермякову

вместе с обкатчиками пофантазировать — вписался в "иностраницу" и наш вентилятор.

Но стоило это нашим умельцам бессонной ночи. Только утром ушел отсыпаться мастер. Но дело было сделано — двигатель, так необходимый в тот день для выполнения плана, был обкатан.

К сожалению, обкатывать двигатели в первую смену, а это был бы лучший вариант в повышении производительности труда на участке, не представляется возможным. Если "врывают" стенд днем — завод газовой аппаратуры остановится: не хватает мощности подстанции.

... Лежат двигатели на стеллажах — эти готовы к отправке. Подняты на стапели — этим предстоит, или уже ведется ремонт. А начинается он с мокки. Здесь, в небольшом помещении, установлено, как выразился контрольный мастер Михаил Петрович Загребин, "самоделившая" ванна, в которую вмонтированы коллекторы для подогрева воды. Не акти какое устройство, но с чистыми блоками, крышками и прочими деталями работать все же приятней. Да и качеству плюс: параллельно с моккой идет и дефектовка. Невооруженным взглядом видно, что выбрасывать, а что еще может сгодиться. А видеть это обязан контроллерный мастер, в его обязанностях и контроль промежуточных операций.

Хотя, кого контролировать — то? Анатолия Владимировича Мезенцева, которого здесь называют играющим тренером? Это потому, что он и бригадир, и сам у стапеля стоит.

ручками работает, не стесняется. Или напарника его Валерия Сергеевича Орловских, опытнейшего автомеханика, или Павла Стерхова, не уступающего ему в мастерстве?

Да не людей контролирует мастер, а качество операций. При дефиците запчастей контроль этот больше смахивает на совет с тем же бригадиром или спесарем — какое найти решение, чтобы двигатель после ремонта работал, по их словам, "чистенько, как часики".

Особая ответственность в этом деле ложится на Анатолия Александровича Фонарева. В его руках основа двигателя: поршневая группа. Он и шейки валов шлифует, он и гильзы растачивает, и хонинговку проводит. А при случае, если вдруг работы на своем рабочем месте не окажется, то и на сборку встанет, как, кстати, и сварщик Николай Петрович Лукьянов.

А вот стремление работающих на участке к освоению смежных операций, к взаимозаменяемости, подогревается всем же коэффициентом трудового участия. Он нужен, ибо ремонт двигателей на участке обезличенный. То есть заказчик получает не обязательно тот двигатель, который сдал, а любой, какой к этому моменту готов. И чтоб не было потом: "Вы что мне подсунули?": ремонт двигателя должен быть выполнен на высоком уровне. К этому и стремится коллектив Воткинского участка по ремонту двигателей автомобилей "Татра".

На снимке:
сварщик участка Н.П.Лукьянин.

Фото Н.Сюваева



—Значит, сейчас она не с ним?

—Так он утверждает.

—По-моему, она не из тех, кого волнует такая чепуха, как брак,—сказал он трезво.—Медовый месячишко без регистрации, кажется, больше бы ее устроил.

—А если без "кажется"? Что вы знаете точно? Вы видели, как она уезжала? Или, может быть, что слышали?

—Нет, ничего не знаю. Да и знал бы—не сказал. Может, я и мерзавец, но не до такой степени.

—И на том спасибо,—сказал я.

—Не стоит благодарности. К черту и вас, и всех шпиков на свете.

—Опять полез в бутылку,—вздохнул я.

Мы дошли до конца озера. Я оставил Билла на дороге и спустился к пирсу. Прислонившись там к деревянным перилам, я увидел, что оркестровый павильон—всего лишь декорация: две перегородки, поставленные под прямым углом и перекрытые куском крыши шириной не более двух футов. Билл Чесс тоже спустился вниз и склонился у перил над водой.

—А за выпивку спасибо,—сказал он.

—Не стоит. Рыба тут водится?

—Немного старых форелей. Ужасные шельмы. А молоди нет. Сам я рыбу не ловлю. Извините, что снова завелся.

Я ухмыльнулся, тоже положил локти на перила и уставился в глубокую спокойную воду. Отсюда она казалась зеленой. Внезапно в глубине что-то крутилось и промелькнуло зеленоватой стрелой.

—Это папаша,—объяснил Билл.—Только гляньте, какой здоровенный. Разъелся, шельма, и ни капли не стыдно.

Внизу под водой виднелось что-то похожее на настип. Зачем он тут, я не понимал и спросил Билла.

—До того, как возвели плотину, здесь стоял старый причал. Потом вода поднялась, и он оказался на глубине в шесть футов.

Недалеко от нас к столбику была привязана потертый веревкой плоскодонка. Она лежала на воде, почти не покачиваясь. Воздух пронизывало солнце, и было тихо, спокойно, как никогда не бывает в городах. Я мог бы стоять так часами, просто стоять, забыв о Дерасе Кингсли, о Кристле и ее любовниках. Вдруг Билл вздрогнул и зарокотал, словно высокогорный гром.

—Смотрите сюда!

Его крепкие пальцы впились мне в руку с такой силой, что я чуть не взвился. Низко свесив голову через перила, он как безумный взглядался в воду, и лицо его, насколько позволял загар, поблескнуло. Я тоже уставился вниз.

Под смутно зеленеющими в глубине досками что-то лениво колыхнулось, замерло, снова колыхнулось, исчезло.

Ото "что-то" очень напоминало человеческую руку.

Билл Чесс напряженно выпрямил спину, повернулся и захромал по пирсу к берегу. Там он нагнулся над кучей камней, обхватил какой покрупнее и поднял на грудь. Когда он шел назад, до меня донеслось тяжелое дыхание—камень весил около сотни футов. Жилы на крепкой загорелой шее вздулись и стали похожи на канаты, зубы были крепко стиснуты, и сквозь них со свистом вырывалось дыхание.

У конца причала Билл остановился и, широко расставив ноги, поднял камень над головой. Потом на секунду замер и опустил глаза. Из горла у него вырвался какой-то горестный стон, тело уперлось в подрагивающие перила, и тяжелый камень ухнуло в воду.

Нас обеих обдало брызгами. Камень был брошен метко и ударили по краю подводной доски почти точно в том месте, где колыхнулась рука.

Мгновение вода бурлила, затем круги разошлись, успокоились, оставив только кипящие пузырьки в центре. Донесся глухой треск лопнувшего дерева, звук, который, казалось, должен был раздаться значительно раньше. Внезапно на поверхность вынырнул расщепленный конец гнилой доски и, шлепнувшись в воду, поплыл в сторону.

Глубины снова прояснились. В них шевелилось что-то, явно не похожее на доску. Продолговатое, темное, оно, лениво покручиваясь, медленно и с полным равнодушием поднималось на верх. На поверхность оно всплывло как-то неспешно, тихо, легко. Я увидел кожаную курточку, черную намокшую кофту. Потом мелькнули туфли, а между ними и манжетами брюк тошнотворно выпирала плоть. Вдруг по воде широко растеклась копна



светлых волос, замерла на мгновение, словно хотела произвести впечатление, и снова сплелась в клубок.

Тело повернулось еще раз, и над водой показалась рука с уродливо распухшими пальцами. Наконец появилось и лицо, вздутая серовато-белая масса—без носа, без глаз, без губ. Кусок теста, кошмар с человечьими волосами.

Вспухшую шею давило массивное ожерелье из больших, грубо выделанных зеленых камней, соединенных блескующим металлом.

Билл Чесс вцепился в перила так, что побелели костишки пальцев.

—Мьюриел!—хрипло выдохнул он.—Господи, это же Мьюриел!

Его голос, казалось, шел издалека, из-за густого тихого леса на горе.

7

За окном дощатой хибары виднелись сложенные на стойке пыльные папки. На стекле вверху двери было выведено облезшими черными буквами: "Начальник полиции. Начальник пожарной охраны. Торговая палата". К нижнему краю стекла лепились эмблемы Красного Креста и фирмы бытового обслуживания.

Я вошел внутрь. В оном углу стояла пузатая печка, в другом, уже за стойкой,—стол. На стене висела большая синька карты округа, рядом с ней—доска с четырьмя крюками, на одном из которых пылилась много разлатанная клетчатая куртка. На стойке рядом с папками лежали

обычные в таком месте самописка, старый журнал приводов и замызганная быть ложка чернил. Стена рядом со столом пестрела номерами телефонов, написанными детским почерком с таким нажимом, что цифры навечно врезались в дерево.

В деревянном кресле с приколоченными к двум доскам—как к лыжам—ножками сидел крупный человек. К правой ноге он прислонил плевательницу, куда мог бы спокойно влезть целый пожарный шланг. На макушке у него торчала ковбойская шляпа в пятнах пота, а безволосые руки были удобно сложены на толстом животе чуть повыше пояса потертых брюк. Рубашка как и брюки, была цвета хаки, только еще более выгоревшая и застегнутая на толстой шее. Галстуков он, видимо, не признавал. Его каштановые волосы чуть отливали сединой, а на висках желтели как подтаявший снег. Сидел он, перевалившись на левую ягодицу, так как у правой торчала кобура, из которой в крепкую спину врезалась рукоятка пистолета сорок пятого калибра. Один из уголков шерифской звезды на левой стороне груди был погнут.

Еще у него были большие уши и добродушные глаза. Он что-то неспешно жевали и выглядели не опаснее белки, только не таким нервным. Мне он понравился. Я блокотился о стойку и уставился на него. Он тоже уставился на меня, потом кивнул и выплюнул в плевательницу с полстакана табачного сока. В плевательнице мерзко булькнуло.

Я закурил и поглядел вокруг в поисках пепельницы.

—Для этого есть пол, сынок,—добродушно посоветовал он.

—Вы, Паттон, начальник полиции?

—Угу. Весь закон и правопорядок в здешних краях—это один я. Только скоро выборы, а у меня тут парочка конкурентов. Ребята хорошие и могут победить. Жаль! Платят—то восемьдесят долларов в месяц, плюс бесплатное жилье, дрова и электричество. Не пустяк в нашем захолустье.

—Ничего этим ребятам не светит. У вас скоро будет хорошая реклама.

—Как это?—равнодушно спросил он и снова выстрелил в плевательницу струей сока.

—На Оленье озеро ваши полномочия распространяются?

—Участок Кингсли? Самой собой. А что там?

—В озере нашли мертвую женщину.

Сообщение потрясло его до глубины души. Он даже расцепил руки и почесал ухо. Потом уперся в кресло, встал и ловко отодвинул его ногой. Паттон оказался не только крупным, но и крепким. Жирок был лишь видимостью, аурой добродушия.

—Я ее знаю?—скованно спросил он.

—Думаю, знаете. Мьюриел Чесс. Жена Билла.

—Угу. Чессов я знаю,—голос его послушен.

(Продолжение следует)

Сборы кончились. Начался турнир.

Интервью с главным тренером футбольной команды "Газовик—Газпром" А.В.Сальновым.

Как бы ни сложно складывалась политическая и экономическая обстановка в России, подавляющее большинство из нас живет своими обычными праведными заботами— поисками хлеба наущного и увлечениями, если таковые имеются. Вот и футбольные болельщики на веряня ждали начала турнира в первой лиге. Впервые на высоком уровне здесь выступают две команды из Удмуртии—"Зенит" и "Газовик—Газпром". Мы взяли интервью на "дебютной" стадии чемпионата у главного тренера команды СГАТа А.В.Сальнова.

—С каким "багажом" начинает турнир команда, достаточна ли материальная помощь спонсоров?

—РАО "Газпром" окказал "Газовику" материальную поддержку для восстановительного цикла. Конец зимы и начало весны футболисты интенсивно тренировались в Кисловодске и Сочи, где провели 11 контрольных матчей, из которых 9 выиграли, два закончились вничью и в одной игре уступили сопернику. Кстати, с нами играли отнюдь не слабаки. Сыграли тренировочный матч с "КамАЗом" из Наб.Челнов. И хотя с минимальным перевесом в один мяч выиграли соперники, наши спортсмены показали себя не плохо, все-таки "Камаз" команда первого эшелона. Словом, я удовлетворен итогами подготовительного периода. О составе: в команде появились новые игроки—А.Прокопенко из Димитровграда и Д.Белозеров из Вятских Полян. Немалые надежды возлагаем на талантливого Андрея Иванова, правда, "Зениту" очень бы не хотелось с ним расстаться. Тревожат травмы, полученные Печерским, Холмогоровым, Вятчаниным.

—Как главный тренер оценивает психологический настрой игроков?
—На Юге мы сумели победить сильные команды из Саратова, Йошкар-Олы, Казани, Элисты. Это результат не только хорошей спортивной формы, но и свидетельство целеустремленности, боевого настроя. Но ведь в футболе трудно предсказывать. Кто, скажем, застрахован от травм ведущих игроков, или от ошибок судейских? Слишком много факторов опреде-

ляет успех.

—...И спонсирование среди них далеко не последний.

—Разумеется.

—Александр Васильевич, а у Вас есть уверенность, что "газпромовские" структуры будут материально поддерживать "Газовик" на протяжение всего турнира?

—Никто таких гарантий не давал, да и от кого их ждать в наше-то время? Ясно одно—спонсорство будет напрямую зависеть от результатов игр, от положения "Газовика" в турнирной таблице. Я, как главный тренер, президент команды В.А.Ту-маев, футболисты—все мы понимаем, как важно в этом году закрепиться среди первых семи команд зоны, чтобы в 1994 году остаться в реконструированной первой лиге. Многим эта задача окажется не по плечу, взять хотя бы расходы на перелеты из города в город, услуги в гостиницах по сногшибательным ценам и т.д.

—Тренеры обыкновенно поругивают календарь матчей, а как Вы к нему относитесь?

—Я и ряд моих коллег обратились к устроителям чемпионата с просьбой не начинать игры в начале первой декады апреля на полях Предуралья, газон в наших краях представляет в эту пору грязное месиво, но... нашим просьбам не вняли.

—Насколько помнится, Ижевск и раньше-то не мог гордиться качеством футбольных полей.

—А в Перми и Набережных Челнах, по соседству, футбольные газоны нам на зависть.

—У "Газовика" сегодня, по сути, и нет своей базы...

—Вот это для меня, да и футболистов, самая большая проблема. Приходится арендовать и игровое поле, и помещения, по всей вероятности, принимать соперников "Газовик" будет на стадионе "Динамо".

Состоялись первые матчи в Центральной зоне первой лиги. "Газовик—Газпром" уступил в гостях "Нефтехимику" из Нижнекамска со счетом 0:2. 14 апреля наши футболисты в Парке им. Кирова встретились с местными "Зенитом". Игра закончилась со счетом 0:0.

Календарь игр

Чемпионат России (Центральная зона)

ПЕРВЫЙ КРУГ

18 апреля.

Кубок России "Газовик—Газпром"—"Звезда" (Пермь)

22 апреля

"Газовик—Газпром" (Ижевск)—"Торпедо" (Миасс.)

25 апреля

"Газовик—Газпром" (Ижевск)—"Зенит" (Челябинск)

1 мая

"Интеррос" (Москва)—"Газовик—Газпром" (Ижевск)

4 мая

"Зенит" (С.Петербург)—"Газовик—Газпром" (Ижевск)

8 мая

Кубок России 1/64

12 мая

"Газовик—Газпром" (Ижевск)—"Лада" (Тольятти)

15 мая

"Газовик—Газпром"—"Сокол" (Саратов)

20 мая

"Звезда" (Пермь)—"Газовик—Газпром" (Ижевск)

28 мая

Кубок России 1/32

1 июня

"Торпедо" (Рязань)—"Газовик—Газпром" (Ижевск)

4 июня

"Шинник" (Ярославль)—"Газовик—Газпром" (Ижевск)

10 июня

"Газовик—Газпром"—"Уралец" (Н.Тагил)

13 июня

"Газовик—Газпром" (Ижевск)—"Металлург" (Магнитогорск)

19 июня

"Газовик—Газпром" (Ижевск)—"Лада" (Димитровград)

22 июня

"Светотехника" (Саранск)—"Газовик—Газпром" (Ижевск)

28 июня

"Газовик—Газпром" (Ижевск)—"Рубин" (Казань)

Мини-футбол

Виктор Тарасов, тренер по футболу

Завершился первый турнир по мини-футболу, проходивший в спортзале СК "Газовик". Разыгрывалось первенство Устиновского района среди двух возрастных групп: 80—81 и 82—83 годов рождения. 12 мальчикских команд школ и детских клубов мерялись силами. Активный отдых в дни весенних каникул пришелся явно на пользу мальчишкам, но пристально за ними наблюдали и тренеры: авось появится кто-то достойный для отбора в футбольный клуб "Газовик".

В младшей группе победила команда детского клуба "Данко" (1982г. рожд.), среди десятилетних первенствовала команда "Газовика" (тренер В.Кашеваров).

В старшей возрастной группе победила команда школы № 73, на втором—юные футболисты клуба "Данко", на третьем—второй состав клуба "Газовик".

А основной состав детской команды ездил на турнир в Набережные Челны, где занял седьмое место.

ГАЗОВИК

Учредитель—
Государственное
предприятие
"Спецгазавтотранс"

Редактор С.Б.Логинов.

Подписано в печать

23.04.93.

Тираж 1500 экз.

Адрес редакции: 426026,

Удмуртская республика,

Ижевск,

Боткинское шоссе, 182.

Тел.: 203-777: 1-27.

Отпечатано в типографии

ТОО "Полиграф".

Адрес: 426034, Ижевск,

Базисная, 19.

Регистрационный номер

У-0058.