



НОВЫЙ УРЕНГОЙ

## Без прибыли не останемся, без проблем тоже

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

В предыдущих номерах мы рассказали о сегодняшней жизни коллектива АТП-2. А теперь наш собеседник — начальник АТП-3 Александр Евгеньевич ГОРОБЕЦ.

— В прошлый мой приезд к вам все здания, как мне помнится, были под мягкой кровлей, а сегодня они почти все под шифером. Видимо, и в сегодняшнее сложное время не забываете об укреплении базы, ее облагораживании.

— Но это тоже не от хорошей жизни. Мягкая кровля не выдерживала здешних перегрузок, в частности, перепадов температуры от тепла до крепкого мороза. Вот мы и решили перекрыть все крыши шифером. В том числе и столовую. Кстати, здесь мы переоборудовали и само помещение. Сделали большой зал. Обновили все оборудование.

— Прежнее, очевидно, уже устарело и вы решили его заменить более современным?

— Нет. Более современного нет, точнее, оно, конечно, есть, но неизвестно, где его можно купить. Сейчас ведь оборудование для столовых стало дефицитом и его не так просто достать. Так что мы просто провели реконструкцию всего

Водитель Альфит Шайнуров работает сейчас в АТП-3 ДАО "Спецгазавтотранс". Один из первых вахтовиков этого предприятия, он был направлен на основной для данного предприятия участок транспортировки — на отсыпку грунта. Летом же Шайнуров обслуживал буровые и газокомпрессорные станции, доставляя туда на своем "КраЗе" цемент, химикаты и другие грузы.

оборудования, его ремонт. Обслужили все холодильники, весь остальной хозинвентарь, реконструируем и само помещение, главным образом, с целью расширения зала. Если прежде он был на 25 посадочных мест, то теперь будет на 45.

— Не забываете, смотрю, и о прилегающей к зданиям территории, которую теперь можно сказать, не узнать.

— Да, мы в последнее время всевозможным образом благоустраиваем, и многое уже успели сделать. Переложили, выровняли плиты во многих местах. Некоторые заменили. Сделали перепланировку территории, озеленили ее насаждениями. В общем, начинаем принимать более обустроенный обжитой вид. Работы впереди в этом плане, конечно, еще очень много. В какой-то мере сдерживает нехватка средств. Справляемся своими силами. Доводим все до ума хозспособом. Мы ведь на этой территории только второй год со всеми-то службами находимся. Но, думаю, где-то через год мы и здесь обустроимся уже капитально.

(Окончание на 2 стр.)



На снимке: водитель АТП-3 Альфит Шайнуров.

Фото автора.

ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ

## ... И ижевчане отличились

Международная детская Сибиряда прошла на высоком организационном и спортивно-техническом уровне, вылилась в настоящий праздник.

Правительство Республики Хакасия, организационный комитет МДС-95 выражают Вам благодарность за личный вклад в организацию и успешное проведение Сибиряды.

Прошедшие соревнования безусловно послужат дальнейшему массовому подъему спорта среди детей, приобщению их к искусству.

Мы уверены в том, что Вы и впредь будете проявлять заботу о детях, об укреплении материальной базы, активно заниматься развитием физической культуры и спорта, внедрением их в повседневную жизнь нашего населения.

Председатель Совета Министров Республики Хакасия

Е. А. СМЕРНОВ,

Председатель Госкомспорта Республики Хакасия

К. Н. ТЮКАВИН



На Сибиряде, собравшей детей многих стран мира, 868 юных спортсменов представляли и 43 города бывшего Советского Союза.

Второе место среди городов России в этих престижных соревнованиях заняла команда Ижевска.

Представительница столицы Удмуртии кандидат в мастера спорта

по художественной гимнастике, учащаяся ДЮСШ олимпийского резерва № 3 Айгуль Хабиева в художественной гимнастике отмечена бронзовой медалью "Мисс очарование". По результатам же художественного конкурса она удостоена серебряной медали и специального приза за исполнение авторской песни о Сибири. А золотую медаль в этом виде состязаний завоевала ее подруга по команде кандидат в мастера спорта по художественной гимнастике, учащаяся ДЮСШ олимпийского резерва № 3, солистка ансамбля эстрадно-спортивного танца "Экзотика" школы № 81 Мария Камаева.

Кстати, представители именно Дружного избирательного округа № 35, в котором находится школа № 81 обратились к генеральному директору ДАО "Спецгазавтотранс" В. А. Тумаеву с просьбой о спонсорской поддержке Сибиряды. Избранник округа в Государственный Совет Удмуртской Республики не оставил без внимания и это обращение своих избирателей.

Юные ижевчанки Айгуль Хабиева и Ирина Апретова отмечены поощрительными призами в интеллектуальном конкурсе. А Маша Щепелева — самая юная спортсменка Сибиряды, участвовавшая также в составе команды Ижевска, отмечена специальным призом газеты России "РОСТ".

Спонсорами в организации и проведении МДС-95 выступили также АО "Ижмолоко", Государственный комитет по молодежной политике и комитет по физкультуре и спорту Ижевска.

75 ЛЕТ

ГОСУДАРСТВЕННОСТИ УДМУРТИИ

Как бы не стремились организаторы празднества в честь 75-летия государственности Удмуртии выцветить это событие, сделать его воистину массовым, жесткая правда жизни с серыми оттенками все же возобладала после обильного отрезвляющего дождя в канун Дня пролетарской революции. Эти следующие одно за другим два события лишней раз подтверждают: российская история живет по только ей известным доморощенным законам.

## Будни и праздники

Подписание в Кремле Договора о разграничении предметов ведения и полномочий между органами государственной власти Российской Федерации и органами государственной власти Удмуртской Республики почти совпало с 75-летием государственности бывшей автономии. В начале ноября в Ижевске прошли грандиозные празднества по данному случаю, к ним были приурочены выставки, концерты, присуждение Государственных премий, почетных званий. В Ижевск съехались именитые гости: заместитель Председателя Правительства РФ Ю. Яров, помощник Президента РФ А. Корабельщиков, Президент Республики Башкортостан М. Рахимов, Председатель Госсовета Татарстана В. Лихачев, губернаторы Свердловской и Пермской областей Э. Россель и Б. Кузнецов и т.д.

Блеском и... нищетой можно охарактеризовать открытую 2 ноября выставку "Удмуртия промышленная", которая послужила доказательством неиссякаемой конструкторской мысли местных умельцев. Выставочный зал был полон экспонатов, представленных всеми крупными предприятиями Удмуртии. Среди них немало образцов новой мирной продукции. Между тем всемирно известный конструктор "Ижмаша" М. Т. Калашников посетовал Ю. Ф. Ярову: "Мне больно и стыдно смотреть на остановленный конвейер. Рабочие интересуются, когда вновь заработаем, а мне нечего ответить..."

В докладе Председателя Госсовета УРА. Волкова на торжественном собрании 2 ноября было, в частности, сказано: "Мы надеемся, что при дружной работе федеральных и республиканских министерств и ведомств в рамках Договора и соглашений отдачу от них уже в скором времени ощутят все жители нашей республики".

Таким образом, авансы выданы. Начнут ли воплощаться благие намерения в жизнь? Ответить на вопрос очень не просто. Впрочем, здравомыслящий человек сегодня уже не верит просто словам.

А пока же, после отрезвляющего от мажорных настроений дождя, обильно полившего город 5 ноября, "стукнул" небольшой заморозок которму и "сопутствовала" демонстрация приверженцев эпохи власти Советов, о которой с каждым разом вспоминают все больше, сравнивая новое и старое. И пока предпочтение в умах большинства все чаще отдается старому, хотя прославлять его тоже охотников не много. Ситуация как в том фильме про В. И. Чапаева: некуда крестьянину податься.

С. БОРИСОВ.



В. А. Тумаеву.

Благодарственное письмо

Уважаемый

Владимир Алексеевич!  
 7 июля 1995 года в г. Абакане завершилась вторая международная детская Сибиряда, проходившая под девизом: спорт, искусство, интеллект.

В течение десяти дней гостеприимная хакасская земля принимала детей из различных уголков нашей планеты.

В подготовке и проведении Сибиряды активно участвовали Верховный Совет Республики Хакасия, правительство, министры, организации, акционерные общества, трудящиеся, спортивная общественность.



# Без прибыли не останемся, без проблем тоже

(Окончание.  
Начало на 1 стр.).

## Ох, уж эта котельная!

— Традиционный для данного времени года вопрос о готовности к зиме.

— Главное на Севере, конечно, котельная. Она у нас вся своевременно обслужена. Подготовлены были к работе все котлы. Киповцы пересмотрели, проверили все оборудование. В общем, все сделано на совесть, квалифицированно. Все сдано мастеру по газовому хозяйству, на регистр. Пересмотрели все тепловые трассы. Где были порывы — все поменяли. Где что просело, мы тоже все пересмотрели и поменяли, подсыпали. В общем, все теплотрассы у нас к зиме были отреверсированы.

— А мне до приезда сюда доводилось не раз слышать о серьезных проблемах у вас именно с котельной.

— Также верно. Котельную-то мы запустили старую. К тому же, она и слабая. Я, например, не уверен — выдержим ли мы с ней эту зиму или нет. Остается только надеяться на лучшее.

Но нам, как воздух, нужна полностью новая котельная. Ее нам, еще два года назад, обещали в ДАО "Спецгазавтотранс". Однако эти обещания так и остались только обещаниями. Но, я надеюсь, что мы теперь справимся и своими силами. Как говорится, на дядю надеж-

ся, а сам не плошай. Мы по этому вопросу уже обратились к своему заказчику — в "Тюменбурггаз", где нам обещают помочь с котельными блоками. Есть у нас с ними такая договоренность. Мы надеемся, что в течение года все же найдем котельную и поставим сами, чем еще, как говорится, три года обещанного ждать.

И еще, коли уж речь зашла о снабжении, хочется все же напомнить, что нам очень нужна кабельная продукция.

## Будет и прибыль

— Что бы Вы могли сказать о результатах работы предприятия за 9 месяцев текущего года?

— Этот период мы, можно сказать, отработали хорошо. В летнее время, конечно, похуже, чем в зимние месяцы. Работы поменьше — до основных кустов без зимника не доедешь — да и люди в отпуску уходят. Поэтому к октябрю подошли без прибыли. Но и без убытков — по нулям. А вот за сентябрь уже заработали доход, появилась и прибыль. И до конца года, я думаю, сработаем хорошо. Есть у нас такая перспектива, что по итогам года мы выйдем с прибылью, и с хорошей

Так что, если разрешат, то будет на нашем предприятии и тринадцатая зарплата, и еще для объединения прибыль останется.

## А что же завтра?

— Не за горами и 1996 год. Есть ли перспективы и каковы они?

— Всем заказчикам заранее разослали письма. Сейчас (беседа состоялась в начале октября. В. С.) ждем ответы на предмет заключения договоров. Предварительно были оговорены с заказчиками все объемы работ. Так что теперь от них требуются только заявки и заключение договоров. У нас же основной заказчик "Тюменбурггаз". А там обычно заявки дают ближе к концу года. Так было всегда. В этом плане у нас с ними всегда были проблемы. Потому что раньше они не могут определиться — у них ведь все сверстывается от того, сколько средств выделят на следующий год. Однако мы уже и сейчас знаем, что объемы они нам и на этот раз дадут. Так что в 1996 году с работой у нас, надеемся, будет все нормально.

— А объемы-то не сократятся?

— Нет. Ожидаются на том же уровне, что и в текущем году. Мож-

но было бы взять даже и больше. Но наша техника у них уже вся задействована.

А вот с чем есть проблема, так это с автобусами. Они же у нас уже старенькие. И людей перевозить скоро будет не на чем. К тому же, все из-за той же нехватки автобусов, зачастую бывает большой перегруз имеющихся, который они не выдерживают. Руководство ДАО "Спецгазавтотранс" обещало помочь, однако новых автобусов мы пока не видим, хотя времени уже прошло достаточно. Но я не теряю надежды, что когда-нибудь они все же появятся и у нас. Очень сложное положение и с крановой техникой. Кранам нашим ведь уже по тринадцать лет. А для Крайнего Севера это очень большой срок. Между тем 120-тонный "Демаг", которому тоже тринадцать лет, — единственный на весь Новый Уренгой. Ту же турбину без него на компрессорную станцию уже никак не поставишь. Очень хорошая, нужная и уникальная машина. Потому мы и бережем его, как зеницу ока. Но ведь всему есть свой век. Состарился за это время и наш "Демаг", требуется замена ему. Прекрасная техника и "Либхеры". Грех на них жаловаться. Но после 13-летней работы да, к тому же в здешних условиях, довели их, как говорится, до последнего издыхания. А если они остановятся, то мы ведь останемся совершенно без крановой техники. Ну а в остальном

же, можно сказать, все нормально. Если сравнить с сегодняшним положением на других предприятиях, то нам еще жить можно.

## К вопросу вахтовиков

— Вахтовики, с которыми я летел в Новый Уренгой сетовали на то, что их зарплата в два, а то и в три раза ниже, чем у местных, работающих на тех же перевозках.

— Это немаложко не так. Вахтовики прилетели, можно сказать, впервые. У них еще нет северного стажа и так называемых полярков. Полярный же коэффициент теперь идет на весь прямой заработок. А это 80 процентов. Раньше-то он начислялся лишь до определенной суммы — на первые триста рублей. Расценки же у нас теперь одинаковые, что на "КраЗе", что на "Татре" или "МАНе" как для вахтовиков, так и для постоянных водителей. У нас ведь все цены устанавливаются заказчиком. Так что, кто хочет, тот работает. Правда, здесь есть маленький нюанс. Вахтовик приезжает только на определенный период и стремится выжать из машины все возможное и невозможное — бьет ее до конца, пока та совсем не остановится. А вообще-то у нас никаких проблем нет. Если и возникают какие-то вопросы, то мы их стремимся решать. Вот только что ко мне заходил бригадир. Мы с ним все обговорили. Для нас же нет разницы: вахтовик он или живет здесь постоянно. Для нас главное — результат. Так что, если кто любит работать, тот работает. Ну а, извините, любите филозить, то и результат получите соответствующий. А такие есть и не только среди вахтовиков, а и среди постоянщиков.

На снимке: АТП-3.

Фото В. СЫРОПЯТОВА.



Как обстоят дела сегодня в ремонтно-механической мастерской АТП-3? За ответом на этот вопрос наш корреспондент обратился к начальнику РММ АТП-3

Ивану Ивановичу ПОГРЕБНЯКУ.

## О тепле, лампочках и прочем

— Октябрь уж наступает (беседа состоялась в последний день сентября), на дворе весьма прохладно, а у вас в мастерской среди металла кажется еще холоднее, вы же, я смотрю, что-то не спешите подключаться к отоплению.

— Так это ведь не от нас зависит. Линии, по которым поступает газ для котельной, оказались не оформлены документально и инспекция запретила их эксплуатировать. Кстати, та фирма и себя по той же причине оставила без газа. Однако наше руководство все-таки решило эту проблему, и сегодня сюда должны пустить тепло.

— Тогда можно будет спокойно работать. Впрочем в сегодняшних условиях о спокойной работе остается, наверное, только мечтать.

## Заботы ремонтной службы

— Естественно. Для нас главное — наличие запасных частей. Поставки есть. Сами в основном организуем. В последнее время начал помогать и Ижевск. Но они зачастую отправляют сюда то, что нам и не нужно. Прислали нам, например, полторы тысячи штук лампочек. Причем одних приборных. Отправили, видимо, просто так, чтоб только что-то отдать. А куда нам приборных-то такая прорва! Если температура и давление видно, то без остальных-то ведь, в крайнем случае, можно и обойтись. Нет, чтоб тогда уж хотя бы для фонарей прислать. Ведь без поворотного фонаря и фар на линию уже не выедешь. Тем более сейчас, когда впереди полярная ночь. С фарными же лампочками у нас просто беда. Их вообще-то можно найти. В магазинах они есть. Но ведь на все нужны деньги. Коммерческие структуры сейчас развили такие обороты, что всюду что хочешь купишь. Но за длинные рубли. Одна лампочка стоит 15 тысяч. И причем сразу подавай наличку. А откуда мы это все возьмем. С Ижевском же мы пока никак не можем "сыграть" так, чтоб к нам приходило именно то, что нужно. Вроде бы, чего-то накидают, вагон загрузят, а проку мало. Или очень мало нужного к нам поступает, или вообще не нужное приходит, далеко не первостепенное. Уж

сколько раз я, например, просил сайлентблоки к "Икарусу". Кстати, с автобусами у нас просто беда. Этот парк у нас уже, можно сказать, разваленный. Кое-что мы, конечно, делаем. Двигатели сами восстанавливаем, поршневую меняем, валы шлифуем... Но восстановить такой узел, как сайлентблок, мы в наших условиях уже не можем. Часто требуют замены у "Икарусов" и пневмомоторы, которые лопаются от перегруза. У нас же автобусов не хватает. Особенно это ощущается, когда прилетают вахты с Ижевска. Тогда в "Икарусе" приходится перевозить сразу более девяноста человек. Разве это нормально! Тем более, что и автобусы у нас далеко не новые. Им же по восемь лет.

— Положение с запасными частями в последнее время ухудшилось или раньше не лучше было?

— Ну как ухудшилось? Стараемся. Ищем выход. Недавно вот с Нижневартовска привезли немного запасных частей для "Татр". Дефицитных. Это, конечно, тоже стоило денег. Зато ликвидировали дефицит по данным запчастям. Кстати, сейчас нас это только и спасает. Я же сам за ними ездил и знал наши самые уязвимые в снабжении запчасти места, чего никто, кроме нас, ремонтников, не знает и чего по телефону всего не расскажешь.

## На линию идут одни "старьихи"

Раньше "Татра" на Севере после трех лет эксплуатации считалась уже не машина и списывалась. Сейчас же стаж четыре года у нас имеет лишь самая молодая "Татра". Что с нее можно взять! Техника-то ведь у нас работает в две смены. Так что каждый год такой работы смело можно считать за два. Если "Татра" и через четыре года еще как-то работает, то "КраЗ" после такого срока уже не машина. Мы, правда, ждем пятнадцать новых "КраЗов". Но ждем уже четыре месяца, да так и не можем дожидаться. Одно время говорили, что мы их получим в Ямбурге, а сейчас, я слышал, — уже через Ижевск. Когда-то они придут в Ижевск, да потом из него сюда. Это уже будет новый год. Не раньше.

И еще о наших поездках за запасными частями, подобных нижневартовской. Это, конечно же, в данном случае хорошо. Но так работать тоже нельзя. Ведь, если нам самим всерьез начать заниматься снабжением, то понадобится и соответствующий большой снабженческий штат.

## "МАН": сюрпризы Севера

— У вас же теперь есть еще и "МАНЫ". В мае гарантия фирмы-изготовителя на их обслуживание кончилась. Как вы теперь с ними уживаетесь в смысле обслуживания и ремонта? Как они себя чувствуют? Хотелось бы услышать Ваше мнение как "лечащего врача".

— Мое, говорите, мнение. Вне сомнения, есть у "МАНов" свои преимущества. Однако есть также и минусы. Они же очень чувствительны к малейшим нарушениям инструкции по эксплуатации. Мы, правда, когда они к нам поступили, довольно тщательно подбিরали на них людей. Хороших, надежных, добросовестных. Но соблюдать все требуемые тонкости эксплуатации "МАНов" у нас порой просто не было возможности. Мы вынуждены были идти на нарушения в обход требований. Так, приехавшие к нам немцы — представители фирмы-изготовителя этой техники — говорили, например, что для промазки ресорных пальцев требуется давление в двести атмосфер.

(Окончание на 3 стр.).



## НОВЫЙ УРЕНГОЙ



Водитель Тахир Мингарович Митюков живет в п. Менил Игринского района Удмуртии, а работает в третьей колонне АТП-3 в Новом Уренгое, где уже зарекомендовал себя как хороший опытный шофер.

Фото В. СЫРОПЯТОВА.

## Начало было трудным

С февраля прошлого года вахтовики с Ижевска начали работать и в Новом Уренгое в составе АТП-3, коллектив которого прежде исключительно состоял из постоянщиков, местных жителей.

Наш корреспондент Владимир СЫРОПЯТОВ, командированный в этот город, встретился с начальником третьей колонны АТП-3 ДАО "Спецгазавтотранс", в которой работают вахтовики, Станиславом Владимировичем КАРПИНСКИМ и попросил его высказать свое мнение о них, рассказать, как они приживаются в Приполярьи?

— В вашей колонне работают в основном вахтовики. Как идут дела сейчас? Я слышал, что одно время в этом отношении были определенные трудности.

— Было. А сложности были оттого, что мы тогда в карьере работали на месторождении. По два человека на каждой автомашине. Но в основном же сложности были связаны с отсутствием там организации питания. Водителям приходилось довольствоваться сухим пайком.

А сейчас мы работаем с другим заказчиком, уже по городу. Оплата по часовой системе. Прежде же она зависела от объема работы, что к концу месяца зачастую приводило к неразберихе — у одного по документам рейсов оказывалось меньше сделанного, у другого больше. Первый, естественно, возмущался. А ведь задним числом уже было очень трудно уточнить, кто же и сколько сделал на самом деле рейсов. Сейчас же водитель за каждый отработанный день знает заработанную сумму, может ежедневно себя контролировать. Ежедневно теперь он сдает и путевки. Диспетчера уже не разрешают больше держать их. Раньше же ему выписывали одну путевку на всю неделю, что приводило опять-таки к неразберихе с дизтопливом и со всем прочим. Сегодняшняя организация работы намного лучше. В ней больше ясности, конкретности. Она заставляет, точнее сказать, стимулирует водителя работать и на себя, и на предприятие. Раньше-то они ходили скопом — один за другим. Водитель считает, что сделал пять рейсов, а потом оказывается, что это не так — начинается нервотрепка. Сейчас же, по городу, он работает с удовольствием. Выше стал у нас и процент выполнения плана.

Кроме того, работая в городе, водители теперь имеют возможность и лучше питаться. Захотел — зашел в столовую, или сам что-либо приготовил в своем общежитии. Лучшее теперь стало и отношение к технике. Прежде-то на каждой автомашине работали четыре человека из двух вахт. Машины, попросту говоря, гребли. Отработал он смену, выжал из автомашин все, а сменщик потом полсмены ремон-

тирует ее. На другой день опять все повторяется. Тогда ведь техника все время находилась в карьере, куда я мог ездить не каждый день — далеко, часто ездить было довольно-таки накладно. Сейчас же я каждую машину принимаю, смотрю, записываю, чтоб прилетевший вахтовик знал о ней все — какие в его отсутствие у нее появились "болезни". И теперь ему легче сориентироваться, как быстрее "подлечить" машину, пораньше выйти на линию и работать уже как положено. Правда, возможности порой бывают ограниченными из-за отсутствия некоторых запасных частей. Давно, например, над нами висит проблема нехватки лампочек и ремней. Вроде и мелочь, а вот держит. Мы ведь работаем в тяжелых условиях, и погодных, и дорожных.

— Теперь, работая в городе, вахтовики обитают в городском общежитии. Я планировал заглянуть туда по их просьбе, но не получается. Может, тогда Вы скажете, как им там живется? Все ли там нормально?

— В принципе нормально. Есть еще, правда, сложности с постельным бельем. Вахтовики жалуются, что его выдают не еженедельно, как это положено, а через две недели. Но тут дело в том, что мы белье не сами стираем — отдаем в прачечную. А она задерживает.

— Сейчас вы от карьера пока отошли. Но ведь впереди вас, наверное, опять ждет работа в карьере. Будут ли какие-то изменения в условиях быта вахтовиков по сравнению с предыдущей зимой?

— Да. Сейчас (Беседа состоялась в начале октября. В. С.) предприятие набирает объемы на зиму и мы, наверняка, опять будем работать в карьере. Но условия уже будут несколько иными. С Ижевска поступил жилой комплекс на 24 спальных места. Он включает в себя столовую, и комнату отдыха (раньше бы сказали — красный уголок), мебель, телевизор и автономную электростанцию, которая даст и свет, и возможность приготовить горячую пищу и прочее. Так что, если запустим этот комплекс, то это будет прекрасно. Он ведь, насколько мне известно, получился довольно удачным. А его вместим-

ость на 24 человека — это как раз то, что нужно. По нашему сегодняшнему парку.

— Идет уже второй год, как к вам с Ижевска прилетели первые вахтовики. Как они адаптируются к новым и погодным, и прочим условиям? Как работают и каково их отношение к работе?

— Чувствуется, что ребята настроены на работу. Лишь бы только техника ходила да чтоб был необходимый минимум запасных частей. Зимой, например, у нас прямо-таки бич какой-то был с ресурсами как с задними, так и с передними. Если же машины на ходу, то ребята работают хорошо. Есть желание. Силы и энергии хватает им на целый месяц работы. Были поначалу у нас опасения относительно спиртного. Но пока — тыфу-тыфу — нет никаких пьянок. Знаем: прилетел вахтовик на месяц — будет работать. Я ведь их и провожаю, и встречаю в аэропорту, и за все это время ни одного человека с самолета еще не снял. А теперь большинство уже приработались, создается более или менее стабильный коллектив. Случается, конечно, всякое. Некоторые, например, не выдерживают здешних, далеко не мягких условий. Вот и в предыдущую вахту. Прилетели трое новичков и говорят, что дышать тяжело, не могут. Недельку пробыли, постажировались и пришлось увольняться. С работой, говорят, все нормально, но мы сами не выдерживаем. Так и уехали.

— Вахтовики в АТП-3 работают только в этой колонне?

— Специализируется наша колонна. Именно в ней мы организуем работу вахтовиков. Но есть на предприятии и, так называемые, неорганизованные вахтовики, работающие в других колоннах, где не хватает людей.

— Всюду маячит или уже давно гуляет безработица. А у вас нехватка кадров?

— Да. Мы сейчас, наоборот, все больше привлекаем людей.

— Значит, в перспективе вахтовые перевозки возрастут?

— Конечно. Тем более, что нам сейчас обещают новые "КрАЗы". А увеличится парк машин — нужны будут и новые водители.

## Оценку ставит заказчик

До сегодняшнего дня о работе АТП-2 и АТП-3 на объектах заказчиков мы слышали лишь от представителей этих и других предприятий ДАО "Спецгазавтотранс". А каково же мнение на этот счет у самих заказчиков, на чьих объектах работают данные коллективы? Как они оценивают автоуслуги наших предприятий? Задав таким вопросом, наш корреспондент Владимир СЫРОПЯТОВ, прилетев в Новый Уренгой, встретился с заместителем начальника по производству управления производственно-технического обслуживания и комплектации (УПТОиК) Александром Петровичем Лещинским и предложил ему оценить работу коллективов АТП-2 и АТП-3 на их объектах. Выбор же именно этого заказчика был обусловлен прежде всего тем, что по объему перевозок, осуществляемых нашими новоуренгойскими автопредприятиями, УПТОиК, как уже отмечали в своих последних выступлениях и А. С. Рябов, и А. Е. Горобец, является одним из самых крупных, основных среди их заказчиков.

— Какую, интересно, часть в общем объеме автоперевозок УПТОиК выполняют водители АТП-2 и АТП-3?

— На сегодня выход автотранспорта для работы на базах УПТОиК с этих предприятий составляет 60-70 процентов от выхода транспорта наших ПТТИСТ и АТП и доходит в некоторые дни до 30-35 единиц.

В связи с тем, что "Тюменбурггаз" не в состоянии обеспечить УПТОиК автотранспортом из ПТТИСТ и АТП в том количестве и в тех объемах, которые необходимы для вывоза материалов на газовые месторождения, мы вынуждены были прибегнуть к помощи предприятий ДАО "Спецгазавтотранс". Генеральный директор "Тюменбурггаза" В. И. Вяхирев дал "добро" на использование транспорта именно АТП-2 и АТП-3 с тем, чтобы можно было обходиться взаиморасчетами. Так они много лет назад стали нашими подрядчиками.

— Но ведь у АТП-2 и АТП-3 разные профили перевозки грузов.

— Мы это, естественно, учитываем. Транспорт АТП-2 — это в основном бортовые автомобили. Используем и их "Ураганы". Один из них — высококорамник работал у нас все лето. Правда, в последнее время его что-то не видно, очевидно, стал на ремонт. В основной же массе с этого предприятия мы заказываем бортовые автомашин, которые используем на перевозке технологических грузов. Отправляем порой их и в командировки в Москву и другие города России. Бортовые "Уралы", а сейчас уже пошли и бортовые комплексы, используем на доставке материалов для буровых и для комплектования баз УПТОиК.

Что касается техники АТП-3, то здесь мы заказываем трубоукладчики, бульдозеры, экскаватор "Хитачи" для работы на нашей базе. А имеющиеся в АТП-3 полуприцепы заняты у нас на вывозе материалов на Ямсовейское месторождение. Точнее, использовались. Теперь мы их заказываем под вывоз материалов на Ямбург для зачистки баз центральных складов.

## Заботы ремонтной службы

(Окончание.)

Начало на 2 стр.)

Во время гарантийного обслуживания проблем не было. Представители фирмы здесь-то их не смазывали. Привозили готовые и заменяли. У нас же оборудование для этого и в помине нет. Имеющийся наш аппарат, естественно, промазать их не может. Но мы и здесь нашли выход. Уже второй раз снимаем эти пальцы, просверливаем отверстия, меняем втулки. Причем отверстия делаем пошире, для обеспечения доступа смазочному материалу. Навариваем палец ресорный. Заменить-то или изготовить новый мы не можем. Так что меняем втулки и ставим прежний. Почти по году они у нас потом еще ходят. Я считаю, что для "МАН", если год он потом в две смены проработает, это уже неплохо.

Проблема возникла и с бронзовыми втулками, которые идут на подъем кузова. У "Татры", у которой

— Александр Петрович, Вы сказали, что эти наши предприятия — ваши давнишние подрядчики. А как уже долго длится это ваше, будем говорить, сотрудничество?

— Над этим как-то не задумывался. Но я в "Тюменбурггазе" работаю вот уже восемь лет, и все эти годы мы сотрудничаем и с АТП-2, и с АТП-3.

— Насколько же устраивает вашу фирму работа наших предприятий. Наверняка, есть какие-то претензии?

— Претензий у нас к ним никаких нет. Их работа нас устраивает на все сто процентов. Сейчас у нас впереди предстоит разработка новых месторождений. В частности, будут проложены зимники и на Южно-Русское месторождение, полным ходом будем продолжать завозить материалы на Заполярное месторождение. И всюду опять-таки мы планируем использование автотранспорта АТП-2 и АТП-3.

— Вы нарисовали ближайшую перспективу. А как относительно дальней?

— Мы ведь тоже, как и любое другое предприятие, исходим прежде всего, как говорится, из личных интересов. Так что лишние затраты нам вовсе не нужны. Основная же проблема, из-за которой мы сейчас вынуждены прибегать к помощи АТП-2 и АТП-3, заключается в том, что автомобили, полученные в ПТТИСТ и АТП "Тюменбурггаза", пока не выпущены на линию. Десятки автомобилей стоят у ворот в ожидании лицензий, оприходования и оплаты. Естественно, после полного выхода автомобилей парков "Тюменбурггаза" выход к нам техники АТП-2 и АТП-3 сократится. Но, говоря это, я имею в виду лишь работу на линии баз УПТОиК, а отнюдь не заказы на отсыпку грунта. Сегодня ПТТИСТ и АТП "Тюменбурггаза" могут выделить для работы на базах УПТОиК лишь 15-18 бортовых автомашин. Нам же их требуется, как минимум, в два раза больше. Потому-то АТП-2 и АТП-3 и остаются у нас сейчас основными подрядными автопредприятиями.

тот же принцип работы, такая втулка никогда не выработывается. Не было до этого у нас такой проблемы. Бывало даже, что водитель, когда примерз грунт, отъезжает с поднятым кузовом и ломает трубу, на которой укреплен кузов, поплам. Это бывало. Но чтоб втулка выработывалась до такой степени — такого у нас еще не было. Теперь же, с приходом "МАНов", это сплошь и рядом. А ведь все, кажется, точно так же, как и у "Татры", а вот поди ж ты! В чем дело? Или в металле, его составе, или в чем-то еще другом? — Я этого пока определить не могу. Разбираешь на списание "Татру", в которой эта втулка после выхода с завода ни разу не смазывалась, таковой выработки не видишь. Мы уже подумываем, а не приспособить ли к "МАНам" татровские втулки? Пока же, как я уже сказал, пробуем восстанавливать родные. Кажется держатся. Посмотрим.

Новый Уренгой.  
Октябрь 1995 г.



# Победный финиш "Газовика"

## Есть путевка в первую лигу

Последний календарный матч чемпионата России команды "Газовик-Газпром" начался в воскресенье 29 октября с ивановским "Текстильщиком" в ту пору, когда великолепный солнечный день внезапно "нахмурился", пополнился холод и пелена легкого тумана. К 15.00, началу матча, и вовсе стало пасмурно, тем не менее трибуны стадиона "Зенит" пустыми не были, истинные болельщики пришли посмотреть на заключительный матч своей команды, тем более, что она одержала серию из шести побед с общим счетом 26:5.

С первых минут хозяева повели атаки на ворота гостей, заставив их решать постоянные проблемы с обороной. Навесные передачи в штрафную следовали и справа, и слева. На острие атак постоянно оказывался Андрей Глухих, чем доставлял немало хлопот защитникам "Текстильщика". Это приводило к выяснению отношений в стане соперника, однажды они закончились нецензурной бранью. Арбитр ее услышал, достал красную карточку и показал провинившемуся на край поля. Текстильщик остался вдесятером.

Тем не менее серьезная осечка на старте не смутила футболистов из Иванова, они озлобились контратаками, которые чуть не закончились голом в ворота "Газовика". Но методичный натиск наших футболистов все реже давал возможности "Текстильщику" контратаковать. Гол А.Глухих в середине первого тайма был вполне закономерным и утвердил позиции лидера.

После перерыва "Газовик" не утратил натиск и вновь добился успеха. После отличной передачи Александра Боровика эффектно играет Альберт Андреев и заби-

вает на 49 минуте второй гол. А вскоре снесли в штрафной неутомимого А.Глухих и тот же А.Боровик уверенно пробивает пенальти. 3:0!

Это уже несомненная победа. Чуть-чуть не везло вышедшему на замену В.Тумаеву. Расчетливым ударом со штрафного он послал мяч точно в "девятку" ворот соперника. Не знавший отдыха, голкипер бросился за ним и спас ворота. Дважды после этого играющий президент клуба "Газовик" прицельно наносил удары, но... однажды их отразила штанга, второй раз переключил.

Звучит финальный свисток. И юные болельщики, и не знающие покоя фаны кинулись на поле поздравлять команду. Спускается флаг чемпионата, В.А.Тумаев накидывает его себе на плечи и под аплодисменты болельщиков делает почетный круг по дорожкам стадиона.

"Газовик-Газпром" в первой лиге российского футбола!



## ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ФУТБОЛУ

Итоговая таблица  
(Вторая лига. Центральная зона)

Команды	И	В	Н	П	Р/М	О
"Газовик-Газпром"	40	29	7	4	89-30	94
"Сатурн" Рм.	40	29	6	5	81-21	93
"Лада" Дм.	40	27	6	7	87-34	87
"Носта" Нв.	40	24	10	6	68-32	82
"Текстильщик" Ив.	40	23	4	13	73-49	73
"Арсенал" Тл.	40	19	10	11	61-43	67
"Волгарь-Газпром" Ас.	40	19	7	14	48-41	64
"Светотехника" Ср.	40	18	8	14	43-48	62
"Спартак" Рз.	40	14	11	15	40-39	53
"Звезда" Гр.	40	14	9	17	63-63	51
"Индустрия" К.о.б.	40	15	3	22	48-64	48
"УралАЗ" Мс.	40	13	9	18	43-49	48
"Металлург" Мг.	40	14	5	21	52-66	47
"Сибирь" Кг.	40	12	9	19	41-59	45
"СКД" См.	40	13	5	22	44-63	44
"Уралец" Н.Т.	40	11	10	19	47-56	43
"Рубин" Кз.	40	12	6	22	32-56	42
"Торпедо" Пв.	40	12	5	23	36-69	41
"Зенит"	40	10	6	24	36-76	36
"Торпедо" Вл.	40	10	5	25	42-80	35
"Звезда" Пм.	40	8	7	25	41-77	31

## На поле футболисты и артисты

Октябрь для футболистов Нового Уренгоя — месяц соревнований на первенство города. Среди 27 команд, как всегда, была и команда АТП-2, футболисты которой решительно настроились на выход в финал. Однако по итогам турнира им досталась лишь "бронза".

Но эта "бронза", как это ни покажется, на первый взгляд, странным, пожалуй, подороже и всякого "серебра". Ведь в двух последних турах команда АТП-2 вообще не участвовала. И даже без этих решающих матчей футболисты нашего автопредприятия остались на третьем месте.

Читателя, естественно, мучает вопрос — по какой же такой причине футболисты АТП-2 турнир закончили досрочно? Оказывается, когда в Новом Уренгое шли решающие поединки, команда АТП-2 сражалась уже в Пангодах за лидерство на другом турнире — турнире "стариков", так его называли организаторы: АТП-2 и Пангодинское КСК. Здесь за лидерство уже боролись команды Надыма, Пангод, Правой Хиты, Ямбурга и Нового Уренгоя. Последний на этих соревнованиях представляла команда АТП-2. В этом турнире футболисты АТП-2 заняли второе место.

Не меньше внимания заслуживает и еще один осенний матч, в котором соперником футболистов Нового Уренгоя, в составе которых играл и начальник АТП-2 А. С. Рябов, была команда... артистов. На футбольное поле вышли Михаил Боярский, Вадим Казаченко, Алексей Глызин, Евгений Ловчев, Юрий Лоза, Сергей Беликов... Артисты России в Новом Уренгое проявили высокое мастерство не только на сцене, а и на поле, обыграв местных футболистов со счетом 10:8. Высокий класс игры показали Сергей Беликов, Юрий Лоза и многие другие артисты, приехавшие на гастроли в Новый Уренгой.

С. КИРИЛЛОВ.

## Кроссворд

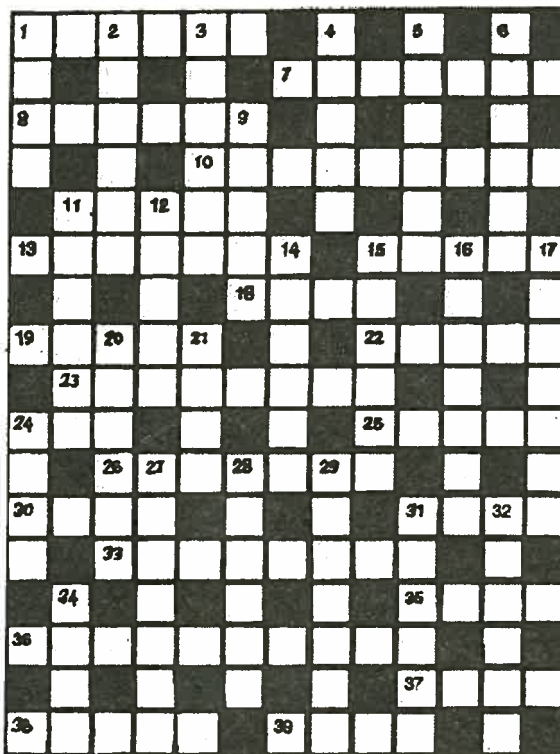
**По горизонтали:** 1. Американский город, один из небоскребов которого попал в "Книгу рекордов Гиннеса". 7. Периодическое изменение высоты звука. 8. Политика устрашения. 10. Палочка, необходимая живописцу. 11. Сооружение для соревнований по бобслею. 13. Просветитель, создатель первого на Украине и в Белоруссии букваря. 15. Водитель бобслея. 18. Родной город Дж. Бруно. 19. Американский астронавт. 22. Французский писатель, сочинивший повесть "Рыжик". 23. Советская гимнастка, обладательница девяти золотых олимпийских медалей. 24. Первый царь государства Ахеменидов. 25. Проказник. 26. "Страшная сила". 30. Шведский порт. 31. Амазонский дельфин. 33. Число. 35. Глава датской романтической школы композиторов. 36. Приверженность к племенной обособленности. 37. Самый известный в дореволюционной России провокатор. 38. Настоятель католического монастыря. 39. Морское животное.

**По вертикали:** 1. Муж да жена. 2. Забавный случай. 3. Старинный астрономический инструмент. 4. Особый режим питания. 5. Садово-огородный инвентарь. 6. Фильм С. Юткевича. 9. Драгоценный камень. 11. Марка отечественных легковых автомобилей. 12. Станок артиллерийского орудия. 14. Японская река на острове Сикоку. 15. Поэма И. Тургенева. 16. Животный воск. 17. Деспотизм. 20. Материал для покрытия полов. 21. Кузовок, бычок, морской конек (обобщающее понятие). 24. Часть тела лошади. 27. Гора на Гвианском плоскогорье. 28. Соцветие у тимopheвки. 29. Один из циклов

### ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 18

**По горизонтали:** 2. Киль. 4. Оберт. 7. Диво. 9. Метаболизм. 10. Гуси. 11. Кавардак. 14. Дикс. 16. Дайм. 17. Галаган. 20. Корде. 21. Дог. 23. Катарсис. 25. Лотос. 26. Тодес. 27. Опий. 29. Гранд. 32. Колокол. 36. Манок. 37. Эйнтховен. 39. Ниамей. 40. Беликов. 41. Лыжник.

учебных предметов в средневековой школе. 31. Имя выдающегося шведского кинорежиссера Бергмана. 32. Южное созвездие. 34. Деревенский дом.



**По вертикали:** 1. Бигуди. 2. Комикс. 3. Литовка. 5. Баллада. 6. Роза. 8. Оборка. 12. Кандид. 13. Смог. 14. Деклог. 15. Каретта. 17. Гексод. 18. Летчик. 19. Гурт. 22. Оселок. 24. Соломон. 28. Йомен. 30. Рейтер. 31. Натрий. 33. Ланиты. 34. Коммин. 35. Солод. 38. Ейск.

## "Союз - газовик" - бронзовый призер

Сезон-95 для футбольной команды "Союз-газовик" Воткинского завода газовой аппаратуры стал самым удачным за все годы существования предприятия. Достаточно сказать, что на этот раз в играх чемпионата Удмуртии футболисты ВЗГА заняли почетное третье место. В соревнованиях участвовали двенадцать команд из всех городов Удмуртии, включая город Чайковский Пермской области. Очень много футбольных команд представляли столицу Удмуртии.

"Союз-газовик", набрав в 22 играх 42 очка, оставил позади себя такие солидные команды, как "Орбита" ("Ижмаш"), "Зенит" (спортивный клуб "Ижпланета"), "Нефтемаш", "Знамя" (Воткинский машиностроительный завод). Выше футболистов ВЗГА в итоговой турнирной таблице смогли подняться лишь команды, состоящие из освобожденных футболистов, профессионалов. Это "Металлист" Ижевского механического завода и можгинская "Удмуртия".

Основной костяк команды "Союз-газовик" — ее ветера-

ны, много лет отдавшие ей. Это грузчик складского хозяйства Олег Эдуардович Сабитов, столяр ОКСа Алексей Иванович Сабуров, председатель профсоюзного комитета ВЗГА Сергей Анатольевич Вахрушев, защищающие честь заводской футбольной команды со дня ее основания. Не забывают здесь и о подготовке достойной смены. Хорошо, например, зарекомендовал себя в играх минувшего чемпионата Удмуртии охранник предприятия Игорь Бабушкин, первый год игравший в составе заводской футбольной команды.

Нельзя не отметить большую заслугу в успехе "Союзгазовика" ее тренера Анатолия Анатольевича Разживина. Один из опытных тренеров Удмуртии, он прежде работал с футболистами команды "Знамя" Воткинского машиностроительного завода и вывел их в чемпионы Удмуртии. Теперь же он все свои знания, опыт и тренерское мастерство использует для подготовки футболистов "Союзгазовика".

В. СЫРОПЯТОВ.

Учредитель — дочернее акционерное общество «Спецгазавтотранс!». Редактор С. Б. Логинов. Подписано в печать 10.11.95 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.