

# С наступающим Новым годом!

# ГАЗОВИК

выходит два раза в месяц SPETSGAZAUTOTRANS DAUGHTER JOINT - STOCK COMPANY

№ 21-22 (60-61) 25 декабря 1995 года



## Предновогодний телетайп

### ИЖЕВСК

#### Праздник детворе

Николай Бородкин, председатель профкома СГАТа. Стало традицией устанавливать в канун Нового Года на площадке между домами в микрорайоне, где живут работники DAO «Спецгазавтотранс», елку.

В основном здесь живут вахтовики — народ молодой, и детишек в микрорайоне премного. И будет у них праздник с конца декабря — и на все зимние каникулы.

Елочку привезут, установят на треногу крепкую, сделанную в ЖЭУ, гирляндами из разноцветных лампочек украсят. А уж игрушки — кто что намастерит да навесит.

При елочке да при детищках и Дед Мороз, и Снегурочка под баян конкурсы устраивать будут, хороводы поведут. Лучших певцов да рассказчиков из ребятишек конфетами да игрушками порадуют.

Весело, весело елочек лесной.

### САРАПУЛ

#### Семеро у Хлопушкиных

Именно столько у Рафаила Шагеевича Хлопушкина, нет, не скажу персонажей, а добрых и милых детей. Сам он Новый Год встретит в студеном Заполярье, куда вылетел на вахту в Газ-Сале, где работает аккумуляторщиком в авторемонтной мастерской.

А в Удмуртии, в городе Сарапуле, когда у папы заполярная ночь длиной в полгода, сменит год 1995 на 1996, еще будут ждать пришествия Нового его дети. Если, конечно, не уснут. Младшему-то Ромке всего годик. Настеньке — три. Анейке — пять. А еще в его семье Оля, Катя, Денис и Зураб. Прямо как в поговорке — семеро по лавкам.

Мама — Елена Алексеевна и бабушка Александра Павловна, конечно же, чего-нибудь вкусненького понапекут да понастяплют. Только вот на оравушку-то такую сколько же надо? Пенсия у бабушки — кот наплакал, а маме пособие на детей на блудечке с голубой каемочкой тоже не спешат нести.

Папа, конечно, на северах не зря мерзнет — будет на что детицкам новогодний стол накрыть. Вот если бы к нему родное предприятие, Ижевское АТП, с Дедом Морозом еще и подарки в квартиру многодетной семьи переправило, то совсем хороший праздник получится.

### ВОТКИНСК

#### Дружковская, модернизированная

Владимир Покребышев, главный инженер Воткинского завода газовой аппаратуры.

Выпуск газовых плит в этом году несколько упал по сравнению с прошлым годом. Причина, как и везде — нехватка финансовых средств, разбалансировка связей по кооперации, а значит и перебои с комплектующими. Практически весь ноябрь сборочный конвейеростоял.

И все же положение на заводе не безысходное. Без остановки производства ведется реконструкция предприятия. Ее «маховик» раскручен и обратного хода нет. Завершается оснащение оборудованием первого пускового комплекса — нового корпуса завода, где будет налажено производство модернизированной плиты.

Именно форсированием комплекса работ по подготовке к выпуску более удобных и надежных в эксплуатации плит и занят коллектив в настоящее время.

Я недавно вернулся из командировки по Украине. Побывал в Керчи, Дружковке. Заключены договора о поставке нам комплектующих для новой плиты.

Владимир Борисович Нельзин договорился в Москве о поставке комплектующих из Новогрудки и Балакирево.

Дружковский завод, согласно договоренности, обязался в декабре завершить изготовление оснастки и ее поставку.

### ИГРИМ

#### Лесную гостью — в Дом культуры

Виктор Калинин, начальник РЭБ флота

В поселке наших речников устанавливают елку на площади при сибирских морозах не принято. Поэтому поставят ее, как и прежде, в местном Доме культуры.

Не много в поселке жителей — тысяч десять-двенадцать. Но в каждой семье ребятишки. Поэтому здесь так повелось, что самые крупные предприятия поселка, среди которых АО «Прибортрубопроводстрой», РЭБ флота, строительное управление «Игримэнергогаз» и другие помельче, устраивают Новогодние празднества совместно, в один день вручат подарки детишкам рабочих нашего предприятия, в следующий — другого... А уж музыка, песни, пляски, выступления коллективов художественной самодеятельности — это все каникулы и для всех.



СПЕЦГАЗАВТОТРАНС  
дочернее акционерное общество

распространяется  
бесплатно

Издается с 1992 года

С.Щербаков

#### Ночь под Рождество

Века двадцатого вечера.  
Вечер тревожен и ал.  
Женщина тонкие свечи  
Ставит у темных зеркал.  
Ждет, что надежного друга  
Ей Рождество послужит.  
Слышишь, за окнами вьюга,  
Словно хмельной инвалид,  
Стонет все злей и бесслезней.

И простирают во мгле  
Глады, и моры, и розы  
На православной земле.  
Ночь или жизнь миновала,  
В землю слезами стекла?  
Женщина смотрит устало  
В темную пропасть стекла.  
Боже, приснится ж такое,  
Женское сердце болит.  
Боже, хотя бы покоя  
Пусть Рождество послужит.

#### В парке

Еще немного тишины,  
И мы наверное сумеем  
С глухим предчувствием видеть

Пройти по лиловым аллеям,  
Грустя о будущем тепле,  
Которое вот-вот случится...  
Порой так тихо на земле,  
Что даже хочется молится.  
И, кажется, минувший век  
В аллеях темных доживает;  
И настоящий русский снег  
Так медленно в ладони тает.

П.Кошель

#### Цветы в городе

Это праздник цветов,  
это праздник цветов,  
тихо кружатся в танце цветочные пары.

А потом раздаются удары  
ургумых часов.

Между правдой и ложью  
границы  
цветам ощутить не дано,  
что бы ни было, все равно  
жизнь цветов повторится!

#### Дорогие друзья!

Несмотря на лишения и невзгоды, мы желаем Вам счастья в Новом году!  
Пусть он принесет здоровье, радость, воплощение мечты!

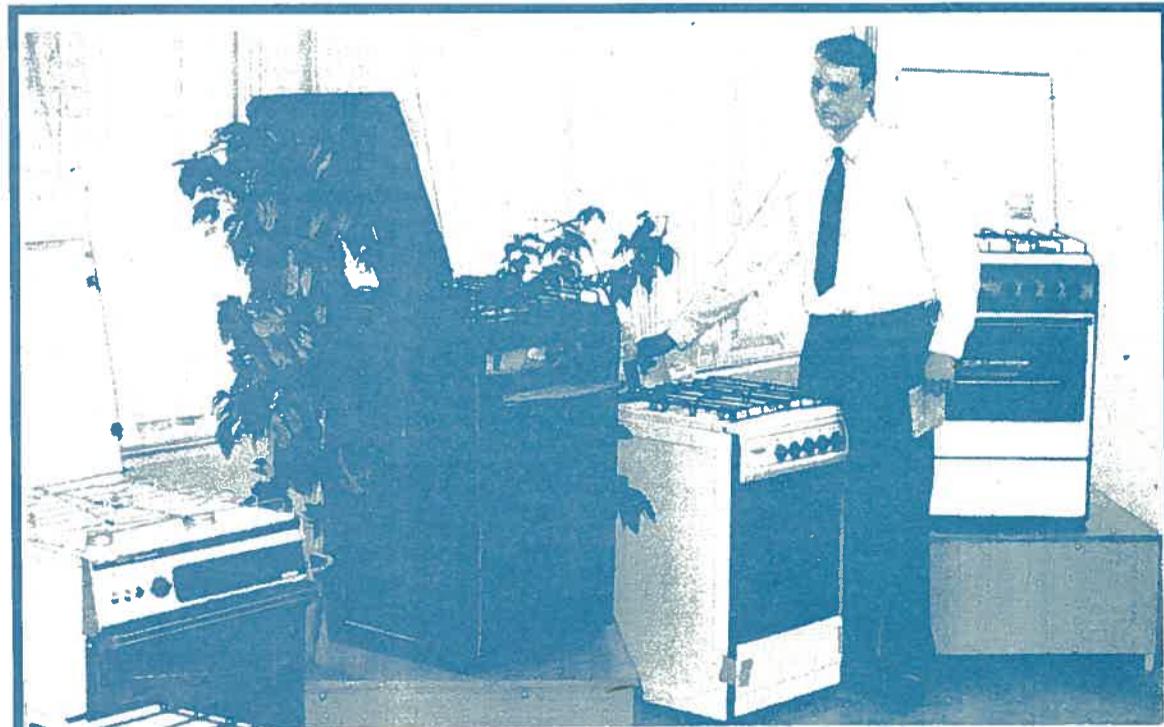


#### Сообщает Центризбирком

Центризбирком сообщил 20 декабря новые данные голосования на выборах в Государственную думу по федеральному списку, полученные из 161 федерального избирательного округа. Они выглядят следующим образом: КПРФ — 21,03 проц., ЛДПР — 11,02 проц., НДР — 10,07 проц., «ЯБЛоко» — 7,20 проц.

Из 215 одномандатных округов больше всего мандатов завоевали кандидаты, выдвинутые КПРФ, — 53. За ними следуют аграрии (20), «ЯБЛоко» (14), «Наш дом — Россия» и «Демвыбор России» (по 10), блок Николая Рыжкова «Власть — народу» (7), КРО (5). Три блока — Ивана Рыбкина, «Женщины России» и «Вперед, Россия!» — имеют по три мандата. Два мандата получили кандидаты от блока «Памфилова — Гуров — В.Лысенко». Представители еще 12 партий и блоков получили по одному мандату.

(ИТАР-ТАСС).



В Воткинске при непосредственном участии завода газовой аппаратуры открыт специализированный магазин по продаже газовых бытовых плит, запасных частей к ним и сопутствующих комплектующих.

Фото Н.Сюяева.

# Ремонтная база Севера

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

**В Новом Уренгое, кроме автопредприятий АТП-2 и АТП-3 ДАО «Спецгазавтотранс», функционирует и участок по ремонту импортной техники Магнитогорского СУПНР. Наш корреспондент встретился с начальником участка Виктором Николаевичем КОЧУТИНЫМ и попросил его рассказать о работе этого коллектива.**

## Заказчиков стало больше

— Может, начнем с основных направлений работы вашего участка по ремонту импортной техники? Кто здесь ваши основные заказчики? С кем вы работаете?

— В основном это «Уренгойгазпром» и «Тюменбургаз». Ну и, конечно же, все остальные здешние предприятия, входящие в состав РАО «Газпром». Такая задача была поставлена перед СУПНР еще при его создании. А теперь контингент стал уже шире. Рыночные отношения. Надо ведь где-то набирать деньги. По рекомендации, а точнее, по указанию ДАО «Спецгазавтотранс» мы начали обслуживать и другие подразделения. Это те, что строят дожимные компрессорные станции и другие объекты. У них же тоже есть импортная техника и, что самое главное, средства. В общем, теперь наши услуги заказывают все, кто обладает финансами.

— И с какой же техникой вам чаще всего приходится иметь дело?

— А она у нас разнообразная. Такого нет, чтоб какая-то одна была. Может, какому-то участку и повезло, и они специализировались, у нас же присутствуют все фирмы. Бульдозеры и трубоукладчики — это уж обязательно. Экскаваторы «Като» и «Хитачи», которые тоже, кстати, разной модификации. Здесь же и «Демаги», пришедшие раньше остальной сегодняшней техники, и которые до сих пор в эксплуатации. Сейчас в Ижевске создан участок по их обслуживанию. Но это по новым. А вот старые-то до сих пор обслуживаем мы. В общем же сложности мы обслуживаем двести с лишним единиц техники. Спросите, почему неконкретно говорю? Потому что ее количество постоянно меняется. То спишут, то получат новую.

— Вы упомянули о рынке, и связанных с ним новых отношениях. Насколько

все эти изменения коснулись вашего участка?

— Все это коснулось всех и нас в том числе. Но не это, по-моему, главное. Было бы здоровье. Есть оно — обслуживать можно при любых отношениях.

— Да, но если заказчик за свою работу не платит, не перечисляет, то будь хоть трижды здоров — не поможет, останешься на мели. Или у вас подобного нет?

— Нет, почему же? Нас это тоже не обошло. Даже и вахты отменили, самолет. Не было денег. Неплатежи, они же сейчас всюду. А нам это особенно больно.

Немного отвлекусь, но поясню, так как здесь кроется моя, наверное, главная ошибка, допущенная за годы работы в Новом Уренгое.

## О себе-то и не подумали

Раньше ведь как было? Задача поставлена — в данном случае ремонт импортной техники — выполнить, несмотря ни на что. Тогда, в начале восемидесятых, всюду давили: давай! давай.. И так с утра до вечера. работать приходилось, как говорится, в ночь-полночь и заполночь. Понятия «рабочее время» и «рабочий день» полностью отсутствовали. Обслуживали технику, стремились, чтоб она всегда была на ходу. О себе же не побеспокоились, не подумали. В итоге мы сейчас остаемся практически без базы. Это моя промашка. Но это беда почти всех участков СУПНР. Все делали дело, а о себе и не думали.

— Прежде думай о Родине, а потом о себе.

— О! Совершенно верно! Именно так и было. И я уже давно себя корю в этом плаче. Но вот говорю об этом в первый раз.

— И все эти годы ваш участок, как говорится, мается по квартирам?

— Конечно. С первого дня. Вначале все наши специалисты жили в четырехкомнатной квартире деревянного дома. Так вот, в этом же общежитии был и наш склад, там же проходила и разнарядка. Тогда многие так квартирировали, но потом построили свои базы. Мы же о себе в свое время не подумали.

## Главное — запчасти

— Сегодня, конечно, все это стало многократно сложнее. Ну а как у вас с ремонтом, в частности, с его обеспечением?

— Во-первых, я не люблю жаловаться. А во-вторых, если где-то чего-то у нас не хватает — значит где-то допустил промашку я как руководитель.

А ремонт мы делаем на базе заказчика, куда я и направляю своих специалистов, с запчастями, приспособлениями. Естественно, всегда чего-то не хватает. Но тут стремишься планировать работу не только с учетом своих сил и возможностей, а и с учетом очередности, месторасположения заказчика. В общем, стремишься найти наиболее оптимальный вариант.

Но главное, чтоб были запчасти. Есть они, тогда мы вообще отлично обслуживаем. А сейчас же у нас только по двигателю двух-трех позиций не хватает. Что тут делать? Звонишь своим друзьям-коллегам в Сургут, Надым, на Ямбург, вплоть до Ухты...

— А почему не в Магнитогорске?

— Там ведь тоже не всегда все есть. В данный момент склад головного блока и вкладышей коренных, стандартных для двигателя «Комацу» нет. В итоге, двигатель мы сбрасываем до конца не можем.

## А счет все-таки нужен

— Кстати, о Магнитогорске. Когда я там был, очень много и убедительно говорили о необходимости открытия для участков СУПНР счетов. Как вы на это смотрите?

— Сначала я был против. Это же работа с банком. Обязательно потребуется бухгалтер. Я, правда, работу бухгалтера знаю и смогу ее выполнить. А вообще-то счет, конечно же, нужен. Сейчас его необходимость стала явной. Почему? Взять те же задержки с самолетом. Их ведь у нас было несколько. И все из-за отсутствия средств на командировочные. Я уж не говорю о зарплате. Если же будет счет, тогда заказчики будут перечислять на него какую-то сумму.

— Какую-то? А не всю?

— Вот именно. По идеи-то, я был бы должен биться за открытие счета, чтоб мои люди своевременно получали и зарплату, и командировочные. Но ведь надо и немножко по дальше смотреть. Этую часть заказчик мне перечислит, а с остальными, я думаю, уже спешить не будет. В данном случае, когда он и вообще ничего не перечисляет, это, может быть, и нужно, чтоб он хоть что-то перечислял. Открытие счета создаст для коллектива участка хорошие условия, но остальная часть долга будет расти и расти.

— Мне доводилось слышать опасения относительно возможных злоупотреблений в случае открытия таких счетов, расходования средств по другим, не оговоренным статьям.

— Что толку говорить о том, чего пока нет.

— Тогда и не будет никогда, если не будут найдены ответы на вопросы, сеющие сомнения.

— Но ведь при открытии такого счета обязательно нужно получить согласие управления, которое должно потом ежемесячно подтверждать, давать «добро» на перечисление участку денег. Мы же все под контролем. Так что в этом плане опасаться нечего, а люди тогда будут вовремя получать и зарплату, и командировочные. Это же хорошо. А то до чего дошло! Это ж надо, полтора месяца вахту не менять! Мне даже пришлось занимать деньги у жены на предприятии, чтобы выплатить командировочные задержанные здесь вахтовикам. Куда уж дальше? Им же надо было на что-то жить здесь, где только одно посещение столичной обходится в 10-15 тысяч.

## Где и почему оседают акты сверки

— Одна из причин этого — задержки с предоставлением актов сверки. Перед отъездом в Новый Уренгой я узнал, что их нет и от СУПНР. Вы ближе всех к заказчику. Вам и вопрос.

— Что значит нет актов? Другое дело, что они не предоставлены. А это уж нужно спросить с управления. У нас же определенная подчиненность. Прикажут отправлять акты сверки напрямую в ДАО «Спецгазавтотранс» — будем отправлять сразу туда.

Пока же мы отправляем эти акты в СУПНР, а там их просто не успевают «переваривать», да еще и ошибки допускают. Ведь только у меня в Новом Уренгое под два десятка заказчиков. Если с ними не работаешь, то только в одних аббревиатурах запутаешься. А наш участок в СУПНР ведь не один, их много. Поэтому вот уже год, как я предлагаю им в бухгалтерию принять еще одного человека, именно для ведения актов сверки, чтоб они проходили через них своевременно.

— Похоже, и в самом деле есть резон. Это же ведь деньги.

— Вот именно-то, те самые деньги, которые всегда запаздывают. Я уж и предлагал принять этого бухгалтера даже за наш счет. Без денег-то сидеть надоело. А для того, чтоб их «выбить», нужен четкий учет, акты сверки.

В этом плане, мне кажется, заслуживает внимания наша работа с «Тюменбургазом». Я им сообщаю, сколько они должны. Составляем соответствующее письмо, чтоб деньги перечислялись централизованно из РАО «Газпром».

Они же деньги все равно берут в РАО «Газпром». Мы им что-то выполнили, и они что-то набурили. Но денег у них для нас нет — к ним ведь тоже они не идут от заказчиков. А когда они едут с нашим письмом, подтверждающим их долг, в «Газпром», то деньги приходят. Это, я считаю, самый хороший, самый надежный путь к получению заработанных денег.

## Нареканий пока не избежать

— Вернемся непосредственно к ремонту. Я слышал, что на ваш ремонт поступает очень много жалоб. А что Вы на это скажете?

— Да я и сам не удовлетворен нашей работой. Это однозначно. Я бы сказал неправду, если бы стал утверждать, что у нас все хорошо. Во-первых, нет оперативности. Центральный склад находится в Магнитогорске. А Новый Уренгой это не Зеленодольск или Ижевск, из которого еженедельно или даже в любой день можно отправить автомашину, чтоб привезти запчасти и восстановить технику. А здесь основная поставка запчастей идет по зимнику. Нарекания есть и, к сожалению, будут. Запчастей-то не хватает. Запчастей-то не хватает. Не поставляют так, как требуется.

— Но у вас же есть еще и железная дорога.

— Есть, но с поставками запчастей все равно туго. Нужен график, чтоб эти поставки были ежемесячными. Но здесь встает проблема нехватки средств. Это же большие затраты. Я бы мог пойти на принцип: доставьте мне и все! Но я же не изживнец, понимаю, что и управление в Магнитогорске тоже страдает от неплатежей. А отсюда и нарекания и на оперативность, и на всю нашу работу.

## Наше, не значит отличное

— Вы видете какой-то просвет? Что-либо предпринимается у вас на участке или со стороны СУПНР?

— Ну конечно. Я например, стараюсь создать запас. Особенно по зимнику. Подключаю к этому и заказчиков: хотите, чтоб ваша техника работала — додружайте на свободное место нам запчасти. Но всегда так, как сейчас, думаю, не будет.

— Улучшится?

— Наоборот. Может ухудшиться. Надо переходить на отечественные аналоги. Однако качество у них, к сожалению, уже не то. Есть некоторые позиции — втулки, пальцы, которые можно ставить и на импортную технику. А в основном же не идет.

Подобные наработки уже были и у нас в управлении. В Магнитогорском СУПНР был создан и отдел кооперации, который занимался размещением заказов на изготовление запчастей — аналогов к импортной технике. Потом он по-тихоньку развалился, исчез. Видимо, не смогли найти адекватную замену импортным. Это было еще в начале перестройки, бурного развития кооперации, когда очень много было халтуры. Вот и манжеты, сальники до сих пор у меня на складе лежат как никому не нужный резерв. Поставишь их — на другой день резина уже слазит с каркаса. Раз обожжешься — в другой не захочешь.

Новый Уренгой. Октябрь 1995 г.



На снимке: Новый Уренгой.

Фото В. СЫРОПЯТОВА.

# Лобовое столкновение

Олег ДЖАНТЮРИН, начальник отдела безопасности движения и охраны труда

За последние два года наметилась тревожная тенденция увеличения дорожно-транспортных происшествий по вине водителей ДАО «Спецгазавтотранс». Если в 1993 году таковых не было вообще, то в 1994 году — шесть, а в этом — девять.

столкновение с автомобилем «АЗ-968», который выехал на полосу встречного движения. Водитель и два пассажира «Запорожца» получили смертельные травмы. Все трое находились в состоянии алкогольного опьянения.

Тяжелую травму получил в марте 1994 года водитель Лар-

ритых огней. А. И. Маринюк получил тяжелую травму.

На нерегулируемом перекрестке в Ямбурге в августе 1994 года водитель Ижевского АТП М. Ф. Минибаев, совершая поворот, не пропустил вахтовый автомобиль «КамАЗ» и врезался в него своим «КрАЗом». В результате ДТП «Ка-

мАЗ» опрокинулся, а пассажир, находившийся в коляске, получил тяжелые травмы.

Водитель автомобиля «КамАЗ» АТП-2 С. П. Дружина в декабре 1994 года на обездной дороге Нового Уренгоя столкнулся с автомобилем «ЗИЛ», выехавшим на полосу встречного движения. Водитель и два пассажира автомобиля «ЗИЛ» получили травмы различной тяжести.

Тяжелую травму получил в феврале 1995 года водитель Лабытнанского АТП М. В. Малугин, совершивший наезд напереди идущую «Татру».

Получил тяжелые травмы в марте 1995 года и скончался в больнице водитель Ижевского АТП А. С. Широбоков. На четвертом километре от станции Озерная по пути на куст скважин № 804 Ямбургского месторождения газа при обезде транспортного средства он выехал на полосу встречного движения и столкнулся с автомобилем «КрАЗ».

На обездной дороге Нового Уренгоя в апреле 1995 года столкнулся с «Жигулями» при обезде не покрытого асфальтом участка дороги водитель автомобиля «Урал» АТП-2 С. А. Медведков. Водитель и пассажир «ВАЗа» скончались на месте.

На улице Геологоразведчиков в Новом Уренгое водитель АТП-2 В. В. Лазарев при въезде на территорию предприятия в мае 1995 года выехал на полосу встречного движения и столкнулся с «Жигулями». Водитель и пассажир легкового автомобиля получили смертельные травмы.

Водитель автомобиля «КрАЗ» Чайковского ПТТ и СТ И. Г. Фасахутдинов в марте 1994 года в районе деревни Смоляны Пермской области при

выгрузке груза в сырьё погоду подъехал близко к краю дамбы. Грунт просел и автомобиль опрокинулся. Фасахутдинов выпал из кабины и получил тяжелую травму.

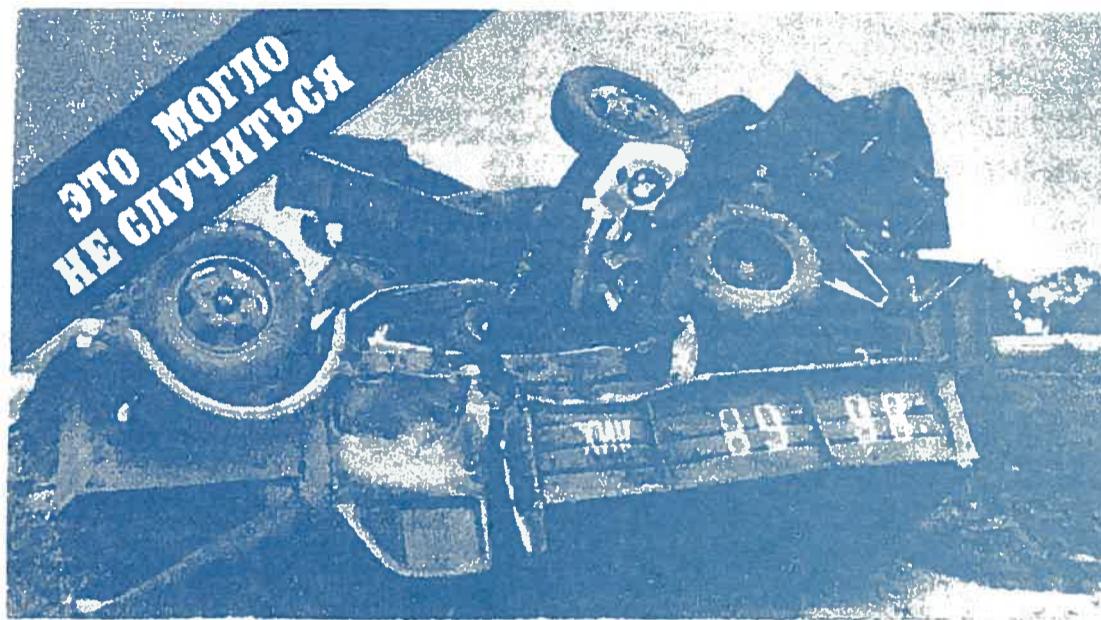
В состоянии алкогольного опьянения водитель Магнитогорского СУПНР А. М. Камалов в мае 1995 года при повороте налево с въездом на мост не справился с управлением и опрокинулся в реку. Водитель и два пассажира, находившиеся в кабине, в том числе ребенок, получили травмы.

Зафиксировано два случая наезда автомобилями наших предприятий на пешеходов. Виновны оказались сами пешеходы.

Как видим, большинство совершаемых дорожно-транспортных происшествий — это столкновения. Причем почти все они совершены водителями с небольшим стажем работы. Нарушался пункт 10.1 правил дорожного движения. Поэтому напоминаем его:

**«Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля над движением транспортного средства для выполнения требований Правил».**

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства».



В результате ДТП по вине работников наших предприятий пострадало восемнадцать человек: двадцать в прошлом году и восемь за девять месяцев этого года.

Как это случалось?

Водитель автомобиля «КамАЗ» Ижевской ПМК П. Н. Ютин в 1993 году на пятьдесят четвертом километредороги Ижевск — Можга допустил

бывшего АТП В. Н. Любов. Совершая поворот к ледовой переправе через Обь, он выехал на полосу встречного движения и столкнулся с автомобилем «ЗИЛ».

В темное время суток водитель Магнитогорского СУПНР А. И. Маринюк, совершая обгон впереди идущего транспорта, столкнулся с тележкой, буксируемой трактором «МТЗ-80», следившего без света и габарита.

Следуя по трассе в Башкортостан в сентябре 1994 года водитель «КамАЗа» Ижевского АТП Р. С. Шайкисловам столкнулся с мотоциклом. Оба водителя транспортных средств находились в состоянии алкогольного опьянения. Водитель мотоцикла скончался на месте

давшего по вине водителей ДАО «Спецгазавтотранс». В прошлом году пострадало восемь человек. В 1995-ом — пять.

Потери несут и водители. Погибло трое, в том числе один наш.

За два прошедших года допущено одно опрокидывание. Опрокинут автомобиль и в этом году.

Совершено два наезда на пешеходов. Правда, по их собственной вине.

«МАЗ» опрокинулся и семь человек, находившиеся в салоне, получили травмы различной тяжести.

Следуя по трассе в Башкортостан в сентябре 1994 года водитель «КамАЗа» Ижевского АТП Р. С. Шайкисловам столкнулся с мотоциклом. Оба водителя транспортных средств находились в состоянии алкогольного опьянения. Водитель мотоцикла скончался на месте

— В позапрошлом году не было повреждено ни одного автомобиля. В прошлом году — три. За девять месяцев этого — два, один автомобиль пришло спасать.

Бьется техника, травмируются и гибнут люди. Дороги непредсказуемы, особенно для наших водителей, которые водят тяжелые машины и в условиях порой экстремальных.

Что год грядущий нам готовит?

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

— По вине наших водителей больше всего дорожно-транспортных происшествий допущено в Ижевском автотранспортном предприятии.

— За 1995 год на полосу встречного движения выходили и совершали аварии три водителя. В 1994 году — один.

— В 1993 году не зафиксировано ни одного постра-

## ПОКА ГРОМ НЕ ГРЯНУЛ

В декабре прошлого года вышел приказ № 92 Министерства транспорта Российской Федерации «Об организации подготовки водителей, осуществляющих перевозки опасных грузов», согласно постановления Правительства РФ от 20 апреля 1994 года за № 372 «О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом».

Приказ введен в действие со дня подписания. Но на наших предприятиях не все водители имеют удостоверения на право перевозки опасных грузов.

А прецеденты на этой почве уже есть. Пермская транспортная инспекция, проверив Чайковское ПТТ и СТ, предъявила претензии руководителям и потребовала немедленного выполнения приказа. Иначе возможны штрафные санкции.

О том, как претворяется приказ в жизнь на предприятиях ДАО «Спецгазавтотранс» и пойдет разговор в данной корреспонденции. На вопросы отвечает инженер отдела безопасности движения и охраны труда Станислав КОЗЫРЕВ.

— Каковы опасные грузы, перевозимые нашими водителями?

— Опасные грузы делятся на девять классов. В их числе легко воспламеняющиеся жид-

кости: дизельное топливо, керосин, бензин, различные масла и смазывающие материалы. Именно их и приходится перевозить водителям наших автомобилей.

— Приказу — год. В какой стадии находится его выполнение на наших предприятиях? Получили ли удостоверения водители, перевозящие опасные грузы?

— Обучение пока прошла часть водителей Чайковского ПТТ и СТ. Им выданы удостоверения. А работающие из этого предприятия на Севере, в частности в Колонне бензовозов на Ямале, пройдут аттестацию непосредственно там. Есть договоренность, что с этой целью при возможности туда вылетят представители Пермской транспортной инспекции. Работающие на бензовозах в Ижевске наши водители прошли курсы здесь в Удмуртском центре обучения.

— Водители, бесспорно, обязаны пройти обучение. И за это, понятно, нужно платить. Как видится процесс обучения?

— Этот вопрос рассматривается у главного инженера СГАТА В. М. Чупахина. Пришли к мнению, что обучение водителей, перевозящих опасные грузы, нужно организовать в своем учебном пункте. Ведь стоимость обучения одного водителя за 1995 год поднялась со 150 до 400 тысяч рублей.

Представьте, какие суммы нам надо выложить, если только в Чайковском ПТТ и СТ нужно подготовить пятьдесят семь водителей? А чтобы учить у себя, мы должны подготовить преподавателей и получить аккредитацию в Министерстве транспорта. Подготовка же преподавателей проводится в учебных заведениях, имеющих аккредитацию того же министерства. Одним из них является научно-методический центр в поселке Кусково Московской области.

Только после того, как эти люди пройдут обучение, они должны получить аккредитацию, то есть разрешение от Министерства транспорта, что в этом году делалось бесплатно. Что будет в следующем — не известно. Даже в этом плане надо спешить.

— Но для того, чтобы готовить кадры, по новым требованиям Министерства транспорта и Министерства образования необходимо иметь еще и лицензию на право обучения по месту работы?

— Совершенно верно. Все материалы для получения лицензии переданы в Министерство образования Удмуртской Республики и вопрос сейчас стоит только в оплате. Без лицензии не дадут и аккредитацию. Мы ее должны представить в Министерство транспорта, а также характеристику нашего учебного пункта, то есть, описание его

оснащенности учебными пособиями, обеспечение квалифицированными кадрами. Второе проблема, думается, не вызовет. Кадры у нас есть, имеющие опыт подготовки людей для работы даже на сложной импортной технике.

Есть и другое постановление Правительства от августа 1993 года, в котором сказано, что исполнительные руководители и специалисты в предприятиях транспорта, независимо от их формы собственности, связанными с обеспечением безопасности движения, должны пройти аттестацию на право занятия этих должностей. Назначение же лиц на эти должности проводится после проверки и положительной оценки их знаний нормативных и правовых документов, регламентирующих обеспечение безопасности движения в комиссиях, создаваемых в региональных или иных органах государственного управления по транспорту. В случае их отсутствия — в органах, выдающих лицензии предприятиям транспорта.

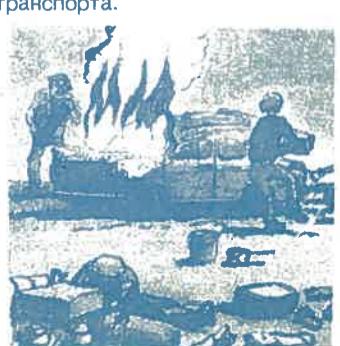
В нашем ДАО «Спецгазавтотранс» аттестации подлежат руководители транспортных предприятий или их заместители, на которых возложена ответственность за безопасность движения, начальники отделов или иных подразделений, ответственные за эксплуатацию, начальники колонн, мастера, инженеры технического контроля. В РЭБ флота — начальники безопасности судовождения и штурман-

ского обеспечения. Все они должны пройти аттестацию.

У нас в Ижевске аттестацию проходят в комиссии, созданной при мэрии города. Там, где таких нет, ее могут проводить организации, выдающие лицензии предприятиям транспорта. А работники РЭБ флота могут аттестоваться в комиссиях, созданных при базисных инспекциях.

— Не так, оказывается, все просто. Но, как говорится, пока гром не грянул, пора вплотную заняться подготовкой водителей, которые перевозят опасные грузы, и специалистов, отвечающих за безопасность движения. Не так ли?

— Безусловно. Теперь нам надо работать в направлении по подготовке преподавателей для обучения специалистов, отвечающих за безопасность движения. А для этого снова нужна лицензия на право преподавательской деятельности и аккредитация Министерства транспорта.



# Становление коллектива

Не без сложностей идет оно в автоколонне № 4 АТП-3

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

В предыдущем номере мы рассказали о проблемах и условиях, в которых приходится работать в Новом Уренгое четвертой автоколонне АТП-3. Сегодня же речь пойдет о людях этой колонны, ибо все, как известно, решают кадры.

Слово начальнику колонны Александру Борисовичу САГУН.

## Когда в товарищах согласия нет...

— Вы довольно подробно описали сложности в работе колонны. Тут и ветхость части парка, и нехватка запасных частей, и многое другое. Однако колонна, несмотря на это, успешно работает и, более того, по вашим словам, остается одной из самых прибыльных на предприятии. В этом, очевидно, заслуга водительского состава, всего коллектива?

— Конечно. Коллектив у меня в колонне хороший. Но тоже, как и техника, специфичный — есть и вахтовики, и постоянники. Однако от вахтовиков я стараюсь избавляться. Вахтовик, он что? Отработал и уехал, а там хоть трава не растет. Машина же потом начинает съезжаться го-о-раздо быстрее тех, на которых работают постоянники. Конечно, такого, чтобы машина по этой причине стала на месяц, не бывает. Но вот по два-три дня прилетевшему на вахту приходится стоять, готовить машину. Для вахтовика главное — приехать, заработать деньги и уехать, а сменщик пусть потом расхлебывает, ремонтирует.

— Но ведь вахтовики то, сменщики меж собой как-то, наверное, могут договориться?

— Они же друг друга почти и не видят. Меняются в аэропорту — один прилетает, другой тут же улетает.

— Да, но на данной-то машине работают одни и те же вахтовики, хотя и из разных вахт. Иванов знает, что до него на ней работал Сидоров, которому он и будет потом ее передавать. Так что спросить то есть с кого.

— Я не далее как вчера говорил им об этом. Вы же, говорю, четверо работаете на этой-то машине. Договоритесь как-то меж собой. Мне

главное, чтоб на машине были люди и чтоб она была на ходу, в режиме эксплуатации. Но они же хотят, чтоб за ними ходили, ухаживали. Вот это им нравится. Если начальник колонны или ее механик не контролируют, в каком состоянии сдана машина, то на водителей надеяться нельзя. А я же за всем не успею, меня на все и на всех просто не хватит. Есть среди них, конечно, всякие. Не все такие, ненадежные.

Есть у нас бригадир водителей-автобусников Александр Владимирович Жуков. Он постоянник. А вот сменщики у него — два вахтовика. Но экипаж у них прекрасный. Сработались. Их «Икарус» на линии уже год. И все это время практически без ремонта. Ну если и стоял, то дня два-три в квартал. Это очень хороший показатель. А ведь именно по «Икарусам» у нас самая болезненная позиция. Они ведь уже старенькие, дважды по стажу работы списанные. В ДАО «Спецавтотранс» обещают дать автобусы. Ну хотя бы два, чтоб я мог списать два автобуса и пустить их на запчасти. А сейчас не можем, пока не получим новых. Надо же на чем-то и людей возить. Мы ведь уже и людей готовили для новых автобусов. А потом раз — перенесли. В этом году Горобец опять говорит, — найди мне людей, едем за автобусами. И опять перенесли.

А с вахтовиками сложно работать и в другом отношении, особенно летом — в период отпусков. Тогда получается, как говорится, пересортица. Отработал вахтовик — улетел отдыхать, а потом еще и отпуск начнется. В итоге прилетает он уже не в свою вахту, не в свою смену.

## Сплав опыта, активности и инициативы

— Помнится, Вы сказали, что в колонне хороший коллектив. А у меня складывается иное впечатление.

— Да нет, коллектив у нас нормальный. Взять того же Жукова и его бригаду, или автокрановщика Мигалима Макримовича Халикова. Последний здесь работал, когда и колонны нашей еще не было. По отзывам, он на кране работает замечательно. А по ремонту он не только автокрановщик, а, как говорится, и слесарь, и пекарь. Случись что с краном — он сам устраняет все неполадки.

На ремонте остановлюсь подробнее. Нам, конечно, помогает СУПНР. Но хотелось бы от них помочь получать более существенную. Однако и это опять-таки зависит от наличия запасных частей. Специалисты там есть, но делать-то бывает нечем. Те же кра-

ны, в том числе и «Демаг» Халикова, страдают из-за отсутствия электроники. Платы горят, а заменить их нечем. Стал у меня «Катерпиллер», сделали на насос заявку в Магнитогорск. Две недели ушло. А ведь «Кат» все это время был готов к работе, за исключением того насоса. Поставили его — через день «Катерпиллер» уже работал.

— Получается, что у вас совершенно отсутствуют резервы запасных частей.

— Нет, он есть. Но наиболее «горящих» деталей зачастую не бывает. Те же платы на кран, или коронки к экскаваторам. У меня ведь практически все экскаваторы в эту зиму вошли без зубьями. Мы, конечно, и здесь находим выход. Наглавляем старые коронки. А СУПНР ведь обслуживает не одних нас. Кто первый пришел — тот первый все и забрал. Кто опоздал — с тем и остался.

А Халиков же всегда находит выход. За эти годы он хорошо познал специфику и АТП-3 и СУПНР, что очень помогает ему в работе. Работает же он практически без суббот и воскресений. У нас ведь и постоянники работают, как вахтовики, без выходных. Такова специфика. Чем больше часов человек отработает на заказе, тем больше предприятия прибыли. И особенно именно в субботу и воскресенье. Сегодня суббота — он работает, и завтра будет работать.

К тому же, Халиков — довольно-таки самостоятельный человек. Вот и сегодня он на день раньше вышел из отпуска и уже съездил на объект. И очень кстати. Оказалось, что там работы больше нет. Он быстренько вернулся, мы ему нашли нового заказчика и на следующий после отпуска день он уже будет работать на новом объекте.

Или взять бульдозериста «Катерпиллара» Владимира Петровича Медведева. Бригадир. Техника у него новая, для которой особую значимость имеет обслуживание. Запустиши сначала — потом всю свою жизнь бульдозер будет «хандрить». Медведев же сам побеспокоится и по своему ремонту, и по проведению техобслуживания. Пойдет — предупредит, напомнит какие нужны запчасти. Так что, его бульдозер, когда работает на линии, не бывает ни одного дня на ремонте. Стоит он только во время планового технического обслуживания. В последнее время Медведев работает на базе. Там решили сделать железнодорожный тупик, в который бы можно было ставить вагоны после разгрузки, чтобы не платить большие штрафы. Объект для заказчика сверхсрочный, на особом контроле. Поэтому на него мы и направили именно Медведева.

Новый Уренгой.  
Октябрь 1995 г.



На снимке: АТП-3.

Фото В. СЫРОПЯТОВА.

личке, чтоб добраться до метро.

— С самолета? На электричку?

Иван Сергеевич посмотрел на пристроившегося к нему парня.

— Лет пять не был в Москве. Сейчас-то я из Хабаровска. Закончил институт.

Иван Сергеевич отмолялся. Ему хотелось побывать одному.

первыми впечатлениями, поговорили о сложностях сегодняшней жизни. Помолчали. Потом один из подсевших предложил сыграть в дурака. Их же как раз было четверо. Но попутчик сразу отказался и отвернулся к окну. Ивану Сергеевичу тоже не хотелось играть — не было настроения. Но его уговорили, и он как-то нехотя, лениво начал сдавать карты.

Сергеевич — он и начал тасовать карты. Но Василий счел, что он это делает не по правилам и помог ему.

— Ну и что же теперь будете ставить на кон? — поинтересовался Василий, когда карты были разданы. Но Иван Сергеевич возмущенно заявил, что он в такие игры не играет. Василий начал уговаривать.

— Да вы что! Не понимаете

Владимир СЫРОПЯТОВ

# Перестройка

Увидев очередь в кассу, направился к ней.

— Да вы что! В электричке возьмем билет.

Навязчивость попутчика на-

чала уже надоедать. Но так как очередь была довольно изрядной, а до отхода электрички оставались считанные минуты, предложение его он принял, хотя и не мог припомнить, чтобы когда-то в московской электричке продавали билеты.

По его же совету прошел и в голову поезда — ближе к

станции метро.

Согласились. Познакоми-

лись. Хабаровский попутчик оказался Василием, а подсевшие — Виктором и Анатолием. Колода оставалась у Ивана

русского языка! — взорвался от такой навязчивости Иван Сергеевич.

— Чего это вы на весь-то

вагон кричите? — как будто даже испуганно удивился Василий.

— Можно ведь сыграть и на бутылку пива или даже на сигареты. У вас, кстати, есть сигареты?

Иван Сергеевич достал пачку.

Василий взял одну сигарету

и положил ее на кон, что вы-

звало у всех улыбку.

Виктор положил на кон тысячу рублей.

У Ивана Сергеевича что-то екнуло в груди — значит все-таки пошли деньги! Анатолий выложил две тысячи. К тому време-

ни уже все посмотрели свои

карты. Василий тут же вышел из игры — у него было меньше двенадцати очков. А у Ивана Сергеевича оказалось два короля, которые давали высшую сумму — 24 очка! Что ж, неплохо для начала, подумал он.

А тем временем слово уже было опять за Иваном Сергеевичем. На кон требовалось уже в два раза больше положенного предшественником. Достал пять тысяч. Не велика, думает, сумма. Тем более, что у него два короля, а Анатолий, видимо, играя впервые, проговорился, спросив у Василия, следует ли играть дальше с двадцатью очками. Василий аж подскочил, удивившись наивности раскрывшего свои карты.

После того, как партнеры опять положили на кон, Иван Сергеевич должен был уже выложить пятьдесят тысяч. Отсчитал. Тут Виктор как-то неуклюже перехватил карты и Иван Сергеевич увидел у него туза. Значит и у того не может быть 24 очков. Поэтому, когда опять подошла его очередь ложить на кон, Иван Сергеевич, еще раз глянув на своих королей — верный выигрыш, и, подумав, что, чем больше будет на кону, тем лучше для него, уже, не раздумывая, отсчитал требуемые 250 тысяч.

(Окончание на 6 стр.).

за окном электрички, как на экране, проплывала картина Подмосковья. Попутчики молчали. Каждый был занят своими мыслями. Сидящая у окна женщина, которую я почему-то принял за «членка», хотела и смотрела в окно, но, вряд ли, что-то видела. Чувствовалось, что и ее мысли тоже были очень далеко от того, что мелькало за окном. Стукнули входные двери и внимание всех привлек молодой человек, убеждающий купить «Комсомольскую правду». Не прошло и трех минут, как в том же направлении проследовал другой, призывающий купить уже местную газету с очередным новым методом оздоровления.

— Вот пристали! И как это им самим-то не надоест ежедневно так мотаться? — возмутилась дама, которая, видимо, в этой электричке ездит часто.

— Ну и что? — заметил ее сосед, пожилой с просядью в волосах мужчина и, повернувшись к ней, добавил, — здесь еще не такое бывает.

Даму это явно заинтересовало. И ее сосед, назвавшийся позднее Иваном Сергеевичем, очевидно, чтобы как-то скратить время, охотно начал свой рассказ...

Полгода назад он также с самолета спешил к этой элект-

## ИНФОРМАЦИЯ

## Новости Удмуртии

## Выборы в Удмуртии состоялись

На прошедших 17 декабря 1995 года выборах депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации присутствовало 654524 избирателя Удмуртской Республики, что составляет 58,0 процента от общего числа.

По Ижевскому одномандатному избирательному округу N28 больше всех голосов избирателей получил Солуянов Андрей Владимирович, по Удмуртскому N29 — Кошкин Михаил Петрович.

По федеральному избирательному округу наибольшее количество избирателей поддержали следующие избирательные объединения и блоки: «Коммунистическая партия Российской Федерации» — 14,8 процента избирателей, принявших участие в голосовании; «Либерально-демократическая партия» — 9,4 процента; «Женщины России» — 8,4 процента;

«Коммунисты — трудовая Россия — за Советский Союз» — 8,4 процента;

«Аграрная партия России» — 7,5 процента;

«Наш дом — Россия» — 6,4 процента;

«Конгресс русских общин» — 5,9 процента.

## Дать, или не дать?

Еще свежи в памяти торжества по случаю празднования 75-летия государственности Удмуртии, многообещающие встречи и подписание в Кремле документов Договора о разграничении предметов ведения и полномочий между органами государственной власти Российской Федерации и органами государственной власти Удмуртской Республики, а уже появились повод для разочарований: Москва не выполняет данных обещаний.

Сыр-бор разгорелся из-за выполнения Указа Президента о передаче в собственность Удмуртской Республики государственных пакетов акций ряда ведущих акционерных обществ республики: «Удмуртнефть», «Удмурт Телеком», «Удмуртнефтепродукт», а также пакета акций РАО «ЕЭС России» в размере номинальной стоимости переданного ранее этому российскому акционерному обществу пакета акций АО «Удмуртэнерго». Стоит ли объяснять очевидное: не владея этими ценностями бумагами, правительство Удмуртии теряет весомые финансовые средства, остро необходимые для начала подъема экономики республики, исковерканной непродуманными реформами.



По автострадам маленького островного государства Япония бегает почти сто миллионов автомобилей, при дорожно-транспортных происшествиях здесь гибнет около 10 тыс. человек. В сравнении с Российскими «достижениями» это чуть ли не идеал, тем не менее для японцев такой показатель потери чудовищно велик. Хотя в подавляющем большинстве японских аварий виноват человек, а не автомобиль, требования безопасности, адресованные именно к автомобилю, постоянно ужесточаются.

Пionером на пути создания безопасного автомобиля выступает «Тойота», которая произ-

## АВТОМОБИЛЬ И МЫ

Но вернуть, скажем, те же нефтеносные недра целиком в собственное подчинение А.Волкову и его команде вовсе не так-то просто, хотя в благородности его помыслов вряд ли кто усомнится. В России кое-что изменилось с 1991 года. Те же акционеры «Удмуртнефти», раз пополнившие карман весомыми дивидендами, захотят их получить и вторично, капитализм и уравниловка несовместимые вещи. Но прав и Председатель Госсовета, взявший обязательство после подписания бумаг в Москве дать широкому населению очень скоро почувствовать сладкий вкус суверенитета. Попробовать этому могло прежде всего нефтекомплексное вливание.

Весомый аргумент в руках правительства — это свертывание удмуртскими нефтяниками приростов добычи нефти, освоения новых месторождений. Насколько тенденция и к сокращению числа работающих. Между тем пример соседних Татарстана и Башкортостана, что называется, зовет и манит, там власти по-хозяйски распорядились своими богатствами и во многом, по сравнению с Удмуртией, ушли вперед.

Не лишним будет отметить, борьба за пакеты акций развернулась в период предвыборной кампании и без сомнения льет воду на мельницу левых сил. Широкому читателю, зрителю, избирателю только остается ждать и смотреть чем все кончится, ибо пресса и телевидение стремятся держать избирателей в курсе всех дел.

## Дебаты по бюджету

Для первой бюджетной сессии, а по порядку проведения четвертой сессии Государственного Совета Удмуртской Республики, на сцену политэкономического действия была привнесена интрига, а именно: ожидание вестей из Москвы, куда на встречу с премьером России срочно выехали руководители республики — Президент А.Волков и глава правительства П.Вершинин. Цель одна — добиться скорейшей подготовки и подписания Указа Президента о передаче в собственность Удмуртии части государственных пакетов акций акционерных обществ «Удмуртнефть», «Удмуртнефтепродукт», приостановив продажу акций «Удмуртнефти» на аукционе.

А.Волков и П.Вершинин вернулись из Москвы во второй половине дня 6 декабря. Председатель тут же информировал Госсовет, что акции «Удмуртнефтепродукта» удалось у Москвы «отбить», они будут переданы в собственность Удмуртии. Не потеряна надежда, что часть госпакета акций «Удмуртнефти» также будет принадлежать республике. Вечером в адрес сессии Госсовета поступила телеграмма из Аппарата

Президента, им дано распоряжение в трехдневный срок разобраться, почему Указ не был подготовлен.

Дебаты по бюджету, как и в прежние времена, вызвали много эмоций, каждый довольно небольшим финансовым «одеяльцем» пытался закрыть свои собственные прорехи. В проекте Закона о республиканском бюджете на будущий год, с которым выступил от имени Правительства министр финансов Владимир Бельяков, предельный дефицит установлен в размере 11,1 процента к расходам. По сути он рассчитан на решение текущих задач, и, как отметила комиссия по экономике и бюджету, в нем «совершенно отсутствуют какие-либо меры, стимулирующие товарное производство».

## Госсовет за введение Земельного кодекса

Государственный Совет Удмуртской Республики принял Постановление «Об итогах и социально-экономических последствиях приватизации государственных и муниципальных предприятий в Удмуртской Республике», в котором отмечается, что приватизация поводилась как жестко централизованный процесс и не содействовала главным целям экономической реформы — повышению эффективности работы предприятий.

Госсовет обратился к президенту Б.Ельцину, Федеральному собранию, правительству РФ с просьбой принять незамедлительные меры: в кратчайшие сроки принять и ввести в действие Земельный кодекс Российской Федерации; разработать действенный механизм реализации Закона Российской Федерации «О государственном регулировании агропромышленного производства», предусматривающий реальное его финансовое обеспечение.

## «Имаг» и «Торч Энерджи»

В Правительстве республики состоялась встреча с делегацией австрийской фирмы «Имаг», цель визита которой — изучение возможности участия в проектах по реконструкции производства ижевского автомобиля и разработке нефтяных месторождений.

Генеральный директор фирмы Андрей Акилов рассказал о направлениях деятельности, основное содержание которых — поиск стратегических партнеров. Он представил и инвестора проектов — американскую нефтяную фирму «Торч Энерджи».

Из республиканской печати.

## Мир автомобилей

## «Тойота» 21-го века: ложись и спи

вела на свет уже пять поколений экспериментальных «безопасных» автомобилей и недавно выставила на суд экспертов новинку — представителя широкого поколения. В новой машине безопасными становятся уже не отдельные узлы или функции, а вся машина в целом, оснащенная 17 системами безопасности.

Технологические новшества очередной безопасности «Тойоты» можно условно разделить на четыре категории: системы профилактико-предупредительной безопасности (8 функций); системы избежания аварий и столкновений (2); системы минимизации повреждений при столкновениях (4); системы минимизации повреждений после столкновений (3).

Первая категория включает в себя следующие из систем:

- электронный комплекс «борьба с дремотой» (он следит за пульсом водителя и

четкостью самого вождения, фиксирует «преддремотное» состояние и снижение «уровня бдительности», подает сигнал тревоги, вызывает вибрацию кресла водителя, если сигнал не усвоен, автоматически останавливает автомобиль);

- контроль за давлением колесных камер (компьютер измеряет по ходу движения давление во всех камерах, в случае нарушения нормы предупреждает водителя);

- противопожарную тревогу (сенсоры следят за температурным режимом под капотом, не допускают перегрева и контролируют работу двигателя);

- автоматическую регулировку фар (система использует специальный радар и видеокамеры для изучения и анализа дороги, устанавливает оптимальный световой режим, предупреждает ослепление встречного автомобиля).

## Советы Айболита

вечера и четырьмя часами утра.

Массаж, проведенный до полудня, дает прекрасные результаты, в то время как после обеда он недостаточно эффективен. Хвойная ванна, принятая в утренние часы, понижает артериальное давление втрое меньше, чем в вечернее время.

Экспериментальным путем установлено, что острота болевых ощущений возрастает с полуночи до 18 часов, а с 18 часов до 24 часов снижается.

Чувствительность к высокой температуре тоже не одинаково в разные часы суток. Сельские жители обычно отправляются в баню в субботу по утрам: очевидно, многовековой опыт подсказал им наиболее целесообразное для пребывания в условиях высокой температуры и влажности время.

Возвращаясь к вопросу полночных застолий, хочу заметить, что все сказанное о биоритмах касается людей здоровых (малопьющих).

## Зубы и ночь

Скрипят зубами почти все — взрослые, и дети. Психологи полагают, что в ночных скрипах находят себе выход проблемы, скопившиеся за день. Он характерен для студентов накануне экзаменов и для тех, у кого не хватает времени на уйму обрушившихся дел.

Стрессу человек наиболее подвержен в первый час пробуждения и за час до сна. Именнов это время его одолевают мрачные мысли, сомнения, он обидчив и неадекватно реагирует на критику. А вот наиболее продуктивная умственная работа обычно приходится на середину дня, от 11 до 16 часов (если в это время вы не перегрузили свой желудок плотным обедом).

Медики считают, что



## В баньку — по утрам...

то, что жизнь всего сущего на нашей планете, в том числе и человека, развивается по определенным, периодически повторяющимся циклам, было замечено давно. Но лишь недавно ученым удалось установить, каким же образом биоритмы влияют на нашу повседневную жизнь.

Американскими специалистами было выяснено, например, что алкоголь, выпитый в ночные часы, расщепляется и переходит в безвредные соединения на 25 процентов быстрее, чем утром. На рассвете скорость расщепления алкоголя является наименьшей.

Стрессу человек наиболее подвержен в первый час пробуждения и за час до сна. Именнов это время его одолевают мрачные мысли, сомнения, он обидчив и неадекватно реагирует на критику. А вот наиболее продуктивная умственная работа обычно приходится на середину дня, от 11 до 16 часов (если в это время вы не перегрузили свой желудок плотным обедом).

Медики считают, что воздействие лекарственных препаратов и процедур тоже зависит от биоритмов. Скажем, лекарства, поникающие артериальное давление, целесообразно принимать в 15-17 часов, когда только начинается подъем артериального давления. А наибольшее число аллергических реакций на пенициллиновые препараты возникает впериод между шестью

и восемью часами утра. У некоторых «скрипальщиков» передние зубы стертые почти до основания; у других — на зубах появляются микротрешины, возникают головные боли типа мигрени, болезненное повреждение десен.

Один из польских профессоров предлагает перед сном побежать в мыслях все, что случилось с вами в течение дня, дистанцироваться от того, что вас раздражает и гнетет.

Л.Корнилов.(Варшава),  
"Известия".



МАЛЬЦЕВ,  
К. Челябинск

затратить на описание систем безопасности японского четырехколесного чуда.

Но разработчики думающие автомобили не забыли и дорогу, ибо без ее совершенства чудо-автомобиль мертв. Трасса обрастает специфическими кабелями, сенсорами и датчиками, а автомобиль дополнительными антенны и приемными устройствами для получения и расшифровки корректирующих указаний.

Официально объявлено, что новую «разумную» машину в Японии на ключевых скоростных магистралях будут вводить в 2010 — 2015 годах как постоянно действующую. Ноу-хау автомобиль плюс дороги по предварительным прикидкам обойдется в 70 миллиардов долларов.

(Из центральных газет)

## СПОРТ

## ИНФОРМАЦИЯ

## НА ДОСУГЕ

## На трассе-снегоходы

В приполярном городе газовиков Новый Уренгой, где работают предприятия ДАО «Спецгазавтотранс», в декабре соревнованиями на кубок города открыт сезон по снегоходному спорту. Оспаривать первенство сюда съехались команды Сургута, Уфы и других городов России. В итоге на старт вывели свои снегоходы 62 участника.

Погода, как это часто бывает на Крайнем Севере, не баловала. Наоборот, она, казалось, решила устроить испытания. Все время по тундре гулял сильный ветер — 14-16 метров в секунду. Одновременно крепчал и мороз, который за время соревнований усилился с 28 до 32 градусов. Однако сложности погодных условий не остановили участников, и открытие сезона все-таки состоялось.

Следует отметить, что эти соревнования проходили на снегоходной и мотокроссовой трассе международного класса, проложенной усилиями коллектива АТП-2 ДАО «Спецгазавтотранс», возглавляемого страшным любителем, пропагандистом и активным организатором спортивных мероприятий А. С. Рябовым. Кстати, он же был на сей раз и главным судьей соревнований. Именно этот коллектив построил и первый в городе стадион, на котором минувшей осенью местные любители футбола, среди которых вышел на поле и А. С. Рябов, встретились в товарищеском матче с командой известнейших артистов России таких, как Михаил Боярский, Вадим Казаченко, Сергей Беликов.., приехавших на гастроли в Новый Уренгой.

А теперь на снегоходную трассу, как во все прежние годы, вышла и команда АТП-2, которая по итогам этих соревнований заняла почетное третье место. Лучшим же был водитель этого предприятия Владимир Петров. Очень хорошо показали себя и юные спортсмены АТП-2. Выступая на снегоходах отечественного производства, они почти наравне соперничали с представителями других команд, оснащенных более мощной импортной техникой. Значит, в АТП-2 ДАО «Спецгазавтотранс» растет достойная смена на сегодняшним гонщикам.

**В. СЫРОПЯТОВ.**

### Ваш милый доктор



Любит он ловить... эту, побо-льше!!!

Фотоэтюд Н.Сюваева.

Владимир СЫРОПЯТОВ

## Перестройка

(Окончание.  
Начало на 4 стр.).

Анатолий со своими двадцатью очками после этого вышел из игры, оставив положенное на кону.

— А сибиряки не сдаются! — запальчиво, в азарте почти выкрикнул Виктор и выложил пол-лимон. У Ивана Сергеевича после этого все похолодело внутри. Его охватил ужас. Лимона у него уже не было. Он не наскреб бы и двухсот тысяч — значит придется досрочно выходить из игры. Все его мысли вертелись вокруг его денег, которые он сам выложил на кон и которые теперь уже были не его. Он все еще никак не мог поверить, что с верным, казалось бы, стопроцентным выигрышем на руках оказался проигравшим. Но положенное на кон уже не вернуть. Правда, в голове еще мельнула надежда, что это всего лишь игра, что-то наподобие шутки, и выложенное вернется к своим хозяевам. Но Василий, когда Иван Сергеевич сказал, что на конставить ему больше нечего, тут же всю сумму передал победителю — Виктору.

Иван Сергеевич начал возмущенно выговаривать Василию и за его навязывание игры, и за обман, напомнив, как тот вначале предлагал играть на сигареты. В это время Ивана Сергеевича по плечу подружили сосед, сидящий сзади, который, видимо,

все слышал, и теперь почти шепотом предложил ему поскорее избавиться от этой компании во избежание появления в газете некролога. Малость еще повозмущавшись и видя бесполезность этого, Иван Сергеевич встал и ушел в середину вагона.

Оставшись один и немного осты, он первым делом пересчитал оставшиеся грозди, с которыми он подъезжал к Москве. Обратный билет на самолет уже куплен. Но ведь надо же было еще на что-то жить — пытаться, ездить по Москве, платить и, наверное, не малую сумму за гостиницу. О намеченных же покупках и вообще следовало забыть — хватило бы хоть на какую-нибудь мало-мальскую гостиницу. Время, правда, теплое, но ведь не будешь же ночевать в сквере под кустиком. «Прокрутись» в голове эту перспективу, он «прокрутил» еще раз и всю только что происшедшую с ним историю. И пришел в еще больший ужас. В него теперь закралось подозрение, что все происшедшее с ним — спланированная и, наверняка, уже хорошо обкатанная операция. Его, почти седовласого, разыграли, как юнца. И кто? — Какой-то птенец! Конечно, эти все трое — одна компания, работающая на общий котел. Он теперь в ином свете видел и навязчивость Василия, и сделанное нежелание того первоначально играть в карты, и «проговорку» Ана-

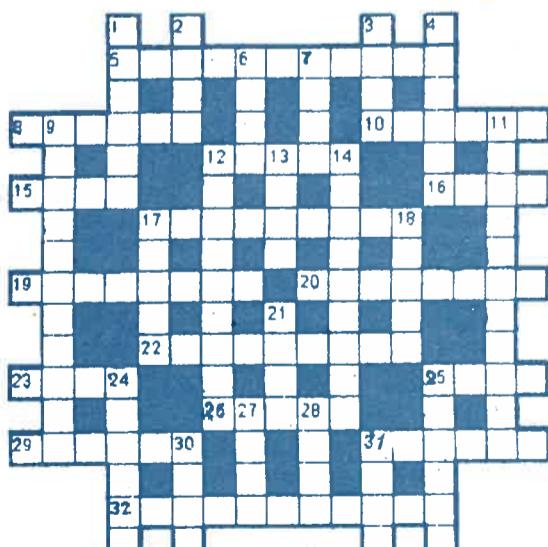
толия, и «оплощность» сибиряка с тузом, и даже то, что именно у него, Ивана Сергеевича, оказались самые лучшие карты — тасовал-то ведь по-своему Василий.

Тем временем троица направилась в тамбур, куда тут же потянулся и тот, что на шептал ему о некрологе. Через открытую дверь Иван Сергеевич видел, как те весело болтали и поминутно вздрагивали от холода вплоть до Чертаново, где они благополучно сошли с электрички. Только сибиряк не разговаривал и не ходил. Он, оказывается, все это время смотрел в упор в глаза Ивана Сергеевича и, как тому казалось, влагу, демонстративно лыбился, оскрил ровные ряды хороших, крепких зубов.

\* \* \*

В обсуждении этой истории, в возмущении негодяями, изобретательности которых мы все-таки отдали должное, время пролетело быстро. Вскоре электричка «уперлась» в Павелецкий вокзал и вагон опустел. Все растеклись по Москве со своими делами. Для меня же все дни этой командировки прошли под впечатлением рассказа Ивана Сергеевича. Так что и на обратном пути в аэропорт я все время ожидал визита подобных незванных гастролеров. Но на сей раз они, видимо, «обрабатывали» кого-то в другом вагоне или в другой электричке.

## КРОССВОРД



### Ответы на кроссворд, опубликованный в № 20

По горизонтали: 1. Клиника. 4. Ареолог. 8. Арно. 9. Золя. 11. Цена. 12. Орел. 13. Соколов. 16. Редис. 18. Афоня. 19. Каравелла. 20. Таратайка. 23. Надир. 25. Афиша. 27. Скаррон. 29. Атос. 31. Альт. 32. Депо. 33. Перу. 34. Волость. 35. Плати-

по горизонтали: 5. Коренное переустройство, переоборудование. 8. Мера объема жидких и сыпучих тел. 10. Вулкан на востоке Турции. 12. Решение, мнение, выраженное в форме голосования. 15. Река в Казахстане. 16. Краткая приветственная речь. 17. Знаменитое произведение Д. Боккачо. 19. Русский поэт, автор поэм «Корабелки». 20. Одиннадцатый месяц французского революционного календаря 1793 г. 22. Военный корабль. 23. Связка скатых стеблей с колосьями. 25. Административно-полицейское подразделение уезда в царской России. 26. Задор, увлечение. 29. В математике — величина, определяемая только числовым значением. 31. Остров в Карском море. 32. Комплекс дворцовой усадьбы в черте Москвы.

По вертикали: 1. Древнегреческий полис (город-государство). 2. Струнный музыкальный инструмент. 3. Южное плодовое дерево. 4. Деталь часовного механизма. 6. Скошенная и высушеннная трава. 7. Кушанье. 9. Прежнее название города Истры. 11. Пьеса Н. Погодина. 12. Игра в вопросы и ответы. 13. Немецкий живописец 20 в. 14. Микроструктура в металлах и сплавах, подвергнутых переохлаждению. 17. Землечерпалательная машина. 18. Чешский ботаник 20 в. 21. Подросток на судне, обучающийся морскому делу. 24. Чешский танец. 25. Судно для лова рыбы. 27. Вид финансовой операции. 28. Река в Западной Европе. 30. Совокупность реплик действующего лица в пьесе. 31. Метрический интервал в музыке.

По вертикали: 1. Концерт. 2. Нара. 3. Кросс. 5. Розов. 6. Осло. 7. Грильяж. 8. Анод. 10. Ярмо. 14. Караваева. 15. Литератор. 17. Секатор. 18. Алабама. 21. Инсаров. 22. Мастика. 24. Диод. 26. Иглу. 27. Скотт. 28. Непал. 30. Село. 31. Арат.

### Что год грядущий нам готовит?

Через несколько дней придет веселый и шумный праздник Нового года. Зазвучит музыка, ночное небо прорежут цветные молнии петард.... Кем-то он будет, этот наступающий год? Что он принесет? — думает в этот период каждый из нас.

С января годом Красной Крысы, годом, по мнению астрологов, изобилия, новых возможностей и хороших событий начинается новый двенадцатилетний цикл.

Новый год в целом будет счастливым для трудолюбивых, деятельных, опытных и практических людей, поскольку он более стабилен и поддается анализу, а также в нем, по древним наблюдениям, гораздо меньше войн, катастроф и переворотов, чем, например, в годы Тигра или Дракона. Тем не менее следует ожидать множества неожиданных поворотов как в судьбе отдельных людей, так и в общественной жизни.

В это время у многих появляются перспективы перехода количественных изменений в качественные. Но этот год будет отмечен крупными спекуляциями, резкими колебаниями цен на товары и курсовой стоимостью акций. Экономический мир будет гудеть, как ветревожный улей, а в политической жизни начнутся кардинальные изменения. Частный бизнес в год Крысы может быть весьма прибыльным. Легко накапливается сбережения и образуется первоначальный капитал. Однако следует помнить, что неразборчивая спекуляция, слишком сильный азарт или жадность могут втянуть вас в сделку, где вы почувствуете себя как в мышеловке, и тогда расплата будет печальной. В личной же жизни также можно и нужно ловить свое счастье, искать новых партнеров и любовь. В этот год хорошо закладывать фундамент, который поможет в трудные и порой судьбоносные годы, идущие вслед за ним.

Предстоящий год Крысы противоречив по своей природе и приносит много мелких конфликтов, торговых и эмоциональных споров, которые могут причинить как моральный, так и материальный ущерб и часто приводят к переменам профессии и судьбы. Однако это и приятное время для изменения рода деятельности, расширения творческих перспектив, смены окружения и открытия новых горизонтов. Для этого потребуются как личные усилия и таланты, так и своеевременная помощь партнеров, спонсоров, родственников, начальства. Поэтому для удачи в год Крысы необходимо заручиться их поддержкой или союзом.

### ГАЗОВИК

РЕДАКТОРСКАЯ СПЕЦИАЛИСТИКА

Редактор С.БЛОГИНОВ.

Рег. № У - 0058.

Газета набрана и сверстана на настольно-издательском комплексе редакции. Отпечатана в Ижевском полиграфическом комбинате (Воткинское ш., 10-й км.).

Адрес редакции: 426039, Ижевск, Воткинское шоссе, 182. Тел.: 203-777; 1-27.

Использование материалов только с разрешения редакции.

Мнение редакции газеты и авторов публикаций может не совпадать.

Газета выходит два раза в месяц.

Распространяется на предприятиях дочернего акционерного общества «Спецгазавтотранс».

Номер подписан к печати 22.12.95.

