

# ГАЗОВИК

выходит два раза в месяц  
SPETSGAZAUTOTRANS  
DAUGHTER JOINT-STOCK COMPANY

СПЕЦГАЗАВТОТРАНС  
ДОЧЕРНЕЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

распространяется  
всеми путями

№ 14 (75) 27 октября 1996 года



Издается с 1992 года

## С праздником, автотранспортники России!

«Все возвращается на круги своя» - библейская истинка. В социалистическую бытность жизнь наша изобиловала профессиональными праздниками. В календаре не было уже свободных, особенно воскресных, дней. Юмор заключался в том, что сама-то жизнь праздником вовсе не казалась.

Бурные, суматошные годы перестройки (и ускорения?) многое изменили. Незаметно куда-то исчезли из календарей Дни тех и иных профессий. Снова не обошлось без перевалов. И если, скажем, о Днях «дворников», «слесарей-водопроводчиков», «закройщиков мужской одежды» или «инженеров-настройщиков телевизоров цветного изображения» даже подумать нелепо, то Дни работников автотранспорта, казалось бы, сам Бог велел присутствовать в нашей жизни - ведь профессия эта одна из самых массовых.

Недавно Указом Президента России он, этот праздник, и был учрежден. И отмечаем будем ежегодно в последнее воскресенье октября.

Сегодня на страницах газеты об успехах и проблемах транспортников подразделений СГАТ мы попросили рассказать главного инженера ПМК Х.М.Аблязова и заместителя начальника Ижевского АТП Ю.П.Копытина.

### Наш опыт всегда при нас

Любой праздник хорош тогда, когда производственные дела решаются на производстве, когда можно не думать о них по выходным. То есть, когда всему свое время.

Но производство, все-таки, основное. Работа нас кормит, а к празднику мы лишь подводим итоги. Вот когда эти итоги есть, тогда и отдохнуть хорошо.

Каковы же наши итоги? Пока можно говорить лишь о девяти месяцах этого года. Свои планы по всем показателям - объему перевозки грузов, грузообороту, коэффициенту использования автопарка - мы выполнили. Прошедшей зимой начали разработку и освоение Заполярного месторождения: в декабре перенесли туда технику и в феврале приступили к работе. Сразу взяли хорошие темпы. В первую очередь привезли отсыпку своей базы, занялись ее обустройством.

Одновременно с размещением людей решали социальные вопросы. Совместно с ПМК - это наш генподрядчик - построили временный поселок со столовой, небольшими ангарами, где пока можно было бы как-то обслуживать технику. Появилась уверенность в перспективе дальнейшей деятельности. Нормально прошла подготовка к предстоящей зиме. В поселке сегодня можно разместить до двухсот человек. Этого пока достаточно. Но при необходимости могут проживать и двести пятьдесят, если объемы работы будут подкреплены деньгами. К зиме пущена столовая НГДУ. В случае чего людей можно кормить и там.

Выполнение следующей годовой программы мы начнем, конечно, раньше наступления календарного Нового года. А программа, надо сказать, не

слабая. Предстоит перевезти порядка 600 тысяч кубометров грунта на Заполярном месторождении. В той же стороне, в Газ-Сале, будем продолжать отсыпку земполотна автодороги на Тазовское. Это еще 400-450 тысяч кубов. И на Ямбурге в пределах миллиона кубов надо перевезти. Расстояния перевозки разные, конечно. Но все равно, цифры солидные. Самосвалов, которые мы там имеем сегодня, на такие объемы не хватает. Начали поступать "Уралы-Ивеко", может быть кременчугских машин десять получим. На разработку Заполярного месторождения сейчас направлено все внимание. Объект этот финансируется серьезно. Но мы еще работаем и на Ямбурге, продолжаем осваивать Харвутинское месторождение по заказу управления Тюменьтрансгаз.

Что касается ангаров, тут сложнее. Если нет крыши, нет нормального технического обслуживания механизмов и дальнейшая эксплуатация, в частности зарубежных автомобилей, затруднительна. А ведь те же итальянские "Уралы-Ивеко", или немецкие "МАНы", которые мы тоже получаем, машины капризные и требуют очень бережного обращения и грамотного отношения. У нас же пока нет сервисного технологического оборудования, некоторых приспособлений. Неприхотливые отечественные машины нашим водителям больше по нраву. Вот «КРАЗы» выдерживают любые предельные нагрузки, связанные с водой, песком, несовершенным знанием материальной части даже. Кстати, «Уралы Ивеко» испытаний на Севере перед запуском в се-

(Окончание на 2-й стр.)

### Профсоюзу нефтяников 90 лет

В 1996 году исполняется 90 лет со дня образования нашего профсоюза, днем основания которого можно считать 7 ноября 1906 года, день, когда Бакинское губернское присутствие по делам об обществах утвердило Устав Союза нефтепромышленных рабочих.

У истоков массового профсоюзного движения рабочих нефтепромыслов Баку и Грозного стояли видные общественные деятели: Фиолетов, Шаумян, Спандарян, Канделаки, Джапаридзе, Тронов.

С тех прошло немало времени, включающего целые исторические периоды в жизни России.

В активе профсоюза - руководство крупнейшими забастовками на нефтяных промыслах, организация условий труда и быта в головные годы первых советских пятилеток. В суровые дни Великой Отечественной войны, решение насущных проблем героических освоителей «второго Баку» и месторождений Западной Сибири.

Но всегда, был ли профсоюз «приводным ремнем» или вполне самостоятельным движением, - главной целью ставилась забота о конкретном человеке труда, его праве на работу, благосостояние, здоровье, безопасных условиях его профессиональной деятельности.

По нашему глубокому убеждению, традиции эти не забыты, и организации нефтегазостроительного профсоюза Российской Федерации считают безусловно важным для себя их крепить и продолжать на основе профсоюзной солидарности, организационного единства, принципиальности и компетентности.

Б.Мартынов,  
председатель Рескома  
нефтегазстройпрофсоюза.

## Вахта летит в Заполярье

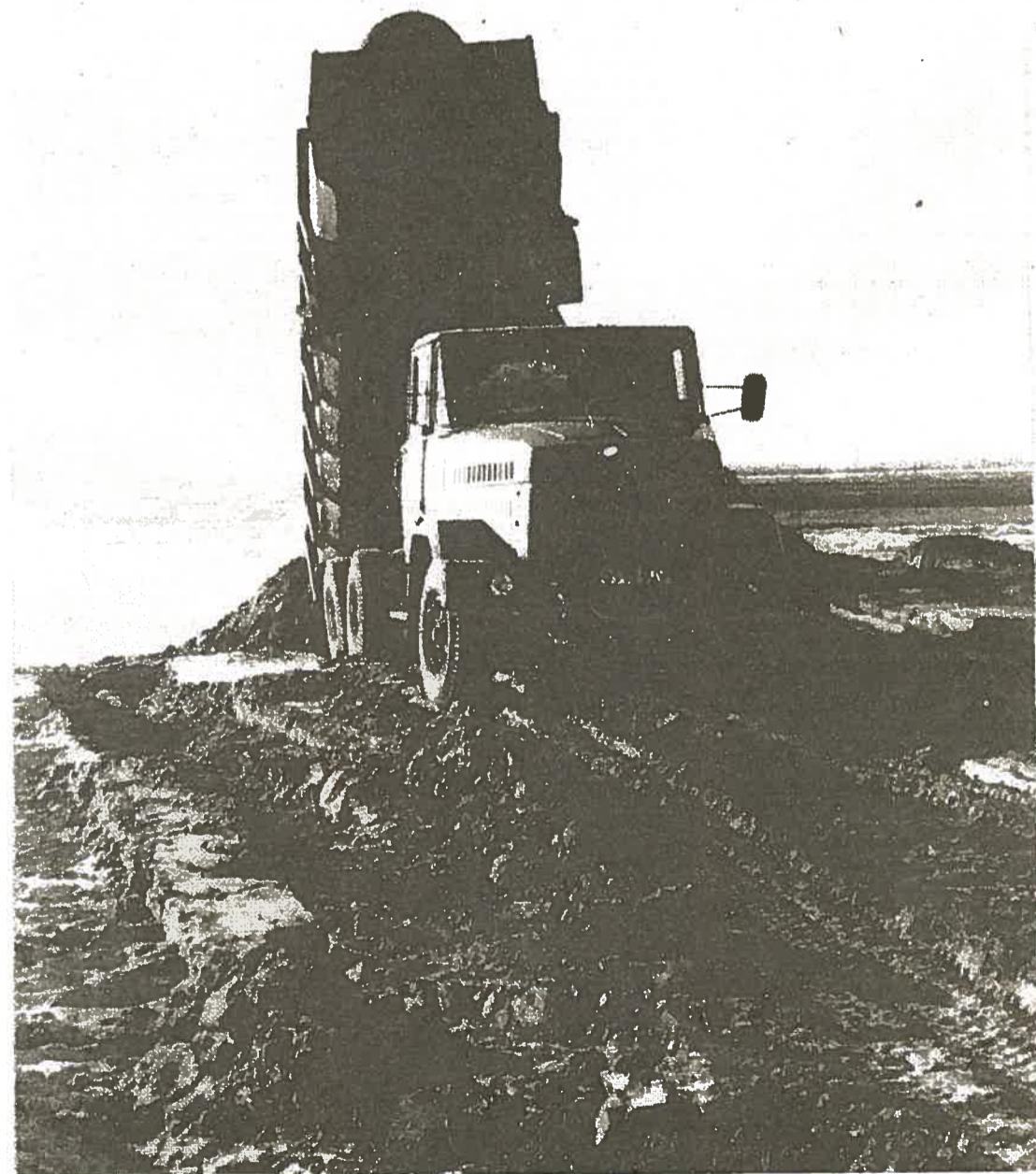


На снимке: водители, машинисты, специалисты других профессий, отработав на Севере месячную вахту, отправляются домой. Те же вахтовики, которые только что прилетели на этом самолете, давно пересели в вахтовки, вертолеты и теперь уже на пути к месту базирования.

Фото Николая СЮВАЕВА.

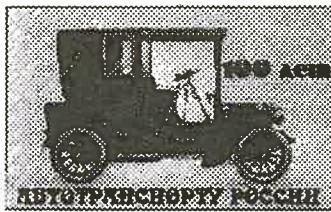
Самолет с вахтой на борту приземлился в Ямбургском аэропорту, в строительство которого внесли свою лепту, причем немалую, и вахтовики из числа только что прилетевших из Ижевска. Сходим по трапу с самолета. Вместо обычного для этих мест сильного ветра нас встречает, как сказали бы моряки, штиль. С неба тихо падает на землю снег. К вечеру он пошел сильнее, а потом и вовсе повалил. Зима! Однако уже к концу следующего дня от обильного выпавшего накануне снега не осталось и следа.

Ранним утром один за другим еще по свежему снегу возвращаются в гараж «КРАЗы» и «Ивеко-Уралазы», только что отработавшие на Харвутинском газовом месторождении ночную северную двенадцатичасовую смену. А через некоторое время, ближе к семи часам утра, те же автосамосвалы, но уже под управлением сменившихся, отдохнувших водителей, снова покатили к карьеру, чтобы опять двенадцать часов возить из него грунт на будущие дороги Харвутинского месторождения газа.



На снимке: все дальше в снежную тунду Харвуты уводят насыпь новой дороги водители Ижевского АТП.

Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.



## Только общими усилиями

Транспортники всегда были основными нашими партнерами по выполнению производственных задач — строительству объектов нефтяной и газовой промышленности. Чайковское ПТТ помогает нам и в обустройстве Бованенковского, Западно-Таркосалинского месторождений, и в строительстве федеральных дорог, и в обустройстве месторождений нефтяной промышленности: Харампурском, Южно-Харампурском, Фестивальном. С этим предпринятием мы выходим практически на все новые месторождения, начиная с первого вагончика и создавая целую инфраструктуру — с жильем, спортивными залами, ремонтными механическими мастерскими и т.д.

Все это касается и наших взаимоотношений с Ямбургским АТП, которое сегодня называют Ижевским. К сожалению. Потому что оно вложило львиную долю труда в освоение Ямбургского месторождения. И заслуженно могло бы именоваться так всегда. Ведь в разговорах зачастую, называя его Ижевским, мы до сих пор добавляем: «то, которое Ямбургское».

С АТП у нас и сегодня связаны все основные планы в дальнейшей работе.

РАО «Газпром» большие средства сейчас направляет на освоение Заполярного месторождения. Руководители Газпрома и Ямбурггаздобычи видят в наших транспортниках надежных партнеров, не боятся ставить перед ними самые ответственные задачи.

Но с одним Ижевским АТП освоить Заполярное месторождение будет трудно. Придется подключать АТП-2 и АТП-3, которые будут заниматься перевозкой массовых грузов: дорожных плит, топлива и т.д. Только вместе мы сможем успешно освоить необходимые, и прямо скажем, огромные объемы работы.

# К земле необетованной

## Заполярное: новые перспективы

### Передислокация

В составе нашего ПМК собственно водителей автомашин не так уж и много. В основном у нас работают водители-сварщики, водители-слесари, экскаваторщики и т. д. Они обеспечивают работоспособность строительных комплексов. Все эти люди в равной степени достойны уважения. Все они мужественные и самоотверженны. И выделять кого-то не хотелось бы.

Последние перемены в Газпроме, связанные с сокращением финансирования Бованенковского месторождения на Ямале, коснулись, конечно, и нас. Вероятнее всего, полностью придется перебазироваться на Заполярное. Оставлять что-то на Бованенковском не будет смысла. Либо уже там продолжать работу в устоявшемся ритме, либо переезжать. Но передислоцировать четыре сотни человек сразу, конечно, проблематично. На Бованенковском же останутся только десятка два дизелистов, котельщиков, слесарей, охранников, ответственных ИТР, чтобы поддерживать там пока жизнеспособность. На тот случай, если планы в Газпроме поменяются. И охранять. Ценности-то там сосредоточены немалые, а в тундре и проходящими встречаются.

Однако, свертывание таких крупных объектов в один день не происходит. Решение принималось трудно и долго. Первые предложения появились еще в начале года. Но мы еще продолжали работать, насколько позволял зимник, в усиленном режиме весь первый квартал. Только в мае документально было оформлено ограничение финансирования Бованенковского.

В основном, наша работа заключается в строительстве дорог, формировании кустов газовых скважин, обустройстве территорий. В условиях сплошной тундры и болот это очень сложно. Все, что мы сделали в этом году, естественно, было профинансировано и не пропадет, будет, так или иначе служить людям. Правда, неизвестно когда. Но то, что Бованенковское месторождение уникально — факт. Рано или

поздно разработка его продолжится.

Ходят слухи, что Ямал время от времени заливает водой. Не знаю. Чучки и ненцы говорят, что вроде бы — да, нечто подобное случается. Прогноз, однако, нет. Конечно, колебания мирового океана непредсказуемы. По разному тают льды, выпадает различное количество осадков, различные и паводки. Но за восемь лет, что мы провели на Ямале, ничего подобного никто не наблюдал. А ведь Бованенковское — самое низкое обжитое место, и возвышается лишь на четырнадцать метров над уровнем моря.

Последние полгода мы там практически уже не работали, в смысле развития. Уже была принята программа консервации. Ее мы и выполняли.

### Бетонка: мечта и реальность

Совсем скоро мы должны в полном объеме развернуть работу в Заполярном. Технику с Ямала задействовать, конечно, не сможем. Чтобы ее перебросить, потребуется полтора года. Сначала по зимнику пригнать своим ходом до порта Сяека. Потом полгода ждать навигацию, — а она ведь коротка, август — сентябрь все-го. Далее водой в порт Старого Уренгоя. Там снова ждать, когда установится зимник, до февраля, значит. Так что эта задача будет выполняться параллельно с основной на Заполярном, где мы уже приступили к работе. Там уже сконцентрировано более ста единиц техники. Как и на других месторождениях, начали с подготовки базы для транспортников. Чтобы они могли проводить, хотя бы по минимуму, ремонт и техническое обслуживание механизмов.

Думается, что неразрешимых проблем у нас на Заполярном не возникнет. С таким опытом, который мы получили, обустраивая Бованенковское месторождение, уже ничего не страшно.

Кроме жилья, столовой и первых ангаров, мы уже проложили около 20 километров дороги с твердым покрытием по

маршруту Тазовское — Газ-Сале, отсыпали 12 километров внутрипромысловой дороги на самом Заполярном, доставили некоторое количество бетонной плиты для ее покрытия. По объему вся отсыпка составила 600 тысяч кубометров грунта. В этом сезоне должны отсыпать около двух миллионов кубов. К сожалению, пока не имеем возможности четко спланировать прокладку бетонного покрытия. Если заказчик поставит нам плиту в нужном количестве — 18-20 тысяч штук, внутрипромысловую дорогу хотелось бы покрыть. Перебросить на Север такое количество плит — тоже дело не шуточное: железной дорогой до порта Коротчаево, оттуда по зимнику. Эта задача лежит на водителях АТП-3.

Так мы сегодня живем и работаем. Так будем жить и работать завтра. И в этих суровых буднях перед началом интенсивного труда в условиях Севера найдется место для профессионального праздника работников автотранспорта, с которым я и поздравляю всех, кто к нему причастен.

**Х.Аблязов,**  
гл. инженер ПМК.



На снимках: водитель «Урала»-вахтовки Ф. А. Котляков работает на Ямале с 1994 года, водитель «КамАЗ» ПРМ В. А. Жданов — с 1988-го.

рийное производство не проходили, в отличии от, хотя бы, чешских «Татр». Но они поступают по контракту Газпрома, а тактические и стратегические соображения его руководителей нам не ведомы. И если на «Уралах-Ивеко» постоянно обрывается передний крепеж двигателя, то этот дефект как-то надо устранять, что без теплых мастерских в северных условиях невозможно. И «МАН» пространяют, бывает, из-за рессор, подшипников балансира, крестовины кардана на переднем мосту, других некоторых слабых узлов конструкции. Уровень обслуживания этих машин надо повышать.

Запасные части — это вообще проблема. Добываем, где можем. Но лимиты малы. Больше внимания обращается на приобретение топлива, смазочных материалов. Если бы нам каждый месяц отчисляли определенные суммы по этой статье расходов, на запасы... Но такое пока невозможно. Для поддержания техники в готовности и «боеспособности» приходится использовать другие резервы. В частности, повышение квалификации, грамотность эксплуатации. А для решения вопросов обеспеченности нужно время. Все постепенно и в Заполярном отладится, как в Ямбурге.

На Харвутинском месторождении все происходит по давно отлаженной схеме. Четкие перевахты, сокращены расстояния пе-ремески людей. Раньше за 300 километров с Уренгоя приходилось добираться. И с жильем нормально, и с обслуживанием людей, и работу не надо ждать. И никакого капитального строительства уже не требуется. Мы там себя вообще неплохо зарекомендовали. Это все заказчики отмечают. Единственное, чего там нет — административного здания. А ведь это лицо любой организации. Однако, разговор об этом уже шел с руководством. К следующему году АБК, видимо, построим.

Наш коллектив процентов на семьдесят занят автомобильными перевозками грузов, но с некоторыми пор мы выполняем и строительно-монтажные работы. Причем, с нулевого цикла до ввода в эксплуатацию. Есть уже специалисты — мастера, прорабы. Такая работа стоит дороже автоперевозок и это нам выгодно. Инициативу по созданию такого участка мы проявили четыре года назад, и пока справляемся. Люди стараются.

В нашей работе трудности закономерны. Но будем надеяться на лучшее. И пожелаем всего самого наилучшего всем автотранспортникам, поздравляя их с праздником.

**Ю.Колпин,**  
зам. нач. Ижевского АТП.

## Новости Удмуртии

### Это сладкое слово « власть »

Президенты и главы бывших российских автономий и краев, вставших ныне на путь суверенитета и развития институтов государственной власти на местах обратились к Президенту России Б. Ельцину с обращением не сворачивать с пути реформ в области местного самоуправления и укрепить законодательную базу в этом направлении. Авторы обращения ссылаются на Удмуртию, которая 17 апреля и 28 мая приняла законы «О системе органов государственной власти в Удмуртской Республике» и «О местном самоуправлении в Удмуртской Республике» и, тем самым, восполнила пробел, связанный с неприятием соответствующего федерального закона об общих принципах организации системы органов государственной власти.

### Цены на энергию прыгнули

С 15 октября в Удмуртии повышенены цены на электроэнергию. Для населения городов установлен тариф 125 рублей за киловатт-час, для сельского — 88. Промышленным предприятиям предстоит платить 335 рублей, а сельхозпроизводителям — 170. Бюджетникам новый тариф определен в 250 рублей. По сравнению с

соседними регионами Урала наши тарифы находятся аккурат посередине на фоне прочих.

### В долговой яме...

#### Мечеть

Несмотря на все политические бури и экономическую нестабильность промышленный трест 17 построил в Ленинском районе Ижевска мечеть для верующих мусульман. Выражаясь светским языком, состоялось открытие, еще в ноябре прошлого года был подписан акт о сдаче здания в эксплуатацию, да только поступлений от прихожан не хватает на покрытие расходов, затраченных на строительство, управляющий трестом А.Курбатов требует за объект 3,5 млрд. рублей.

Городские власти решили взять на себя погашение долгов строителям, в свою очередь муфтият обязуется возвращать деньги в городской бюджет по сто млн. в месяц.

### Замаячила свет в конце туннеля

Глава Правительства России В.С.Черномырдин подписал на днях распоряжение о признании «целесообразным использование части кредитов» в размере 21,6 миллиона марок от Правительства Федеративной Республики Германия для финансирования авансовых платежей по контрактам на закупку обо-

рудования автомобильного завода открытого акционерного общества «Ижмаш». Российско-му Минфину совместно с Внешэкономбанком теперь предстоит процедура подписания с немецкой стороной всех положенных документов, «необходимых для использования указанной части кредита».

### Нефтеперерабатывающему заводу быть!

В правительственный кругах Удмуртии зреет проект о строительстве нефтеперерабатывающего завода, что само по себе сенсацией не назовешь: есть нефть, почему бы ее не перерабатывать. Другое дело какого качества завод строить, на какие объемы переработки. И здесь предложений много — от мини-завода до 100 тыс. продукции в год до «двухмиллионника». Ожидается, что через месяц будет объявлен тендер на строительство завода.

### Ралли в честь 100-летия российского автомобиля

26 октября в Ижевске дан старт авторалли «100 лет российскому автомобилю». Его маршрут пройдет через села Банное, Светловое, город Воткинск, село Шаркан, пос. Игра,

села Н. Зятцы и Красногорское. Участники авторалли ведут нелегкую борьбу за награды на трассе протяженностью в 377 километров. Кстати, среди участников все, кто изъявил желание участвовать имел автомобиль.

### Осторожней с колбасой...

В последние годы в Удмуртии появились небольшие мясоперерабатывающие предприятия: заводы, коптильни, мясоперерабатывающие установки мелких хозяйств. Это число составляет уже более сотни и именно здесь берет начало выпуск некачественной продукции, который уже принимает угрожающие размеры. Специалисты Государственной инспекции по торговле, качеству, и защите прав потребителей проверили за девять месяцев нынешнего года 10,1 тонны колбас разных сортов. От разных производителей. При этом к недоброкачественной продукции была отнесена 3,1 тонны изделий!

### «Плейбой» на родине Чайковского

Когда-то журнал «Плейбой» был произведен на свет для американских солдат в качестве развлекательного пособия. Прошло время и издание обрело широкую и повсеместную жизнь. Вот и жители Ижевска приобщались к культуре голого тела, придав в театр оперы и

балета 19 октября на презентацию русского «Плейбоя». Здесь же был объявлен конкурс на лучшую «Плеймейт» (девушку плейбоя). Шеф-редактор грандиозного шоу А.Троицкий предложил удмуртским красавицам присыпать свои фото в Москву.

### Торгуйте вволю, участники войны

Кто освобождается от уплаты сбора за право торговли на территории Ижевска? Недавно принят дополнение к решению городской Думы Ижевска N 110 от 27 июня прошлого года по этому вопросу. Торговать, не уплачивая сбор за право торговли, могут образовательные, художественные школы и другие учебные заведения, внешкольные учреждения, которые реализуют продукцию собственного производства. Это же право предоставлено предприятиям, обслуживающим школьные столовые, ведущим продажу методической и учебной литературы, реализующим только сельскохозяйственную продукцию. Действует данное правило на физических лицах. Освобождаются от сбора за право торговли многодетные родители, матери-одиночки, лица, бывшие в употреблении, пенсионеры, инвалиды, участники Великой Отечественной войны и приравненные к ним лица, родители военнослужащих, погибших при выполнении долга.

(По страницам газ. «Известия УР» и «Городской стиль»).

ВДАЛИ ОТ РОДНОГО КРАЯ

# Харвута: год третий

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

## А я люблю дорогу...

Кажется, совсем недавно, в 1994 году водители Ижевского АТП, закончив основные работы на Ямбургском месторождении, отсыпали первые кубометры грунта в площадку первого куста следующего, Харвутинского месторождения газа. А на сегодня первые три куста скважин Харвуты уже дают топливо в газовую систему России. За первое полугодие Харвута дала миллиард кубометров газа, а в 1997 году намечается получить уже три миллиарда. Но это только начало. Все работы еще впереди, и лягут они на первом этапе, как всегда, на первопроходцев — водителей и машинистов Ижевского АТП.

На Харвуту берет курс и наша вахтовка. Впереди еще десятки километров, и наша автомашин на приличной скорости катит пока по дорогам Ямбургского месторождения. Тундре в разных направлениях перечертили хорошие асфальтированные дороги. Асфальтовое покрытие — ровное, без привычных для нас колдобин. Ехать по нему — для водителя одно удовольствие. На Севере такая дорога отнюдь не роскошь, а одна из основ развития нормальной здоровой экономики, в данном случае, развития газовой отрасли. Невольно вспоминаются дороги, по которым нам приходится ежедневно ездить дома. Сравнение явно не в пользу последних. Не случайно, мы часто слышим, что беда России — дороги и власть. Власть мы имеем ту, какую сами заслуживаем, какую выбираем; дороги же такие, какие хотим, какие строим. Между тем исследования показывают, что эксплуатация машин в плохих дорожных условиях обходится в 2,5-3,4 раза дороже, чем при хороших. Покрышки «горят» в 1,5-1,8 раза быстрее. Срок службы автомашины сокращается на 30 процентов. Производительность падает в два с лишним раза. Кроме того, плохая дорога — это еще и опасная дорога.

Дороги — артерии жизни. Нет хороших автодорог — нет нормальной здоровой экономики. В условиях же Крайнего Севера значение всего

этого многократно возрастает. Потому-то и уделяется здесь внимание...

Но на Харвуте, куда мы приехали и где сегодня работают водители Ижевского АТП, о таких дорогах пока остается только мечтать. В реальности же приходится работать в условиях бездорожья. Однако именно этой своей работой с каждым годом, месяцем, днем водители приближают час осуществления этой мечты, которая приобретает все более реальные очертания. Ведь ижевские водители круглый год отсыпают грунт не только под площадки для буровых и строительных объектов, а и под полотно будущих дорог, чтобы вначале самим пробиться к будущим площадкам для буровых, а позднее эти, уже утрамбованные дороги подготовить под асфальтовое покрытие.

Пока же сюда, где конец насыпи упирается в болотистую тунду, один за другим подкатывают «КраЗы», груженые грунтом, и опрокидывают его на кромку насыпи, которая с каждым днем все дальше уходит в тунду. Все отработано до автоматизма. Подходит автосамосвал, разворачивается, дает задний ход, поднимает кузов и, выгрузив очередную шесть кубометров грунта, спешит за новой многотонной порцией. А тем временем уже подходит с полным кузовом следующий «КраЗ». Образовалось небольшое «окно» — бульдозерист спешит успеть разровнять, подправить только что привезенный грунт...

«Дикая дивизия» — так называют северные заказчики водителей Ижевского АТП. Причем здесь в это определение о работе ижевских водителей вкладывают совершенно иной от первоначального, совершенно противоположный смысл. Словом «дикая» они подчеркивают отнюдь не беспорядок, хаос и анархию, а наоборот, крепкую, хорошо отложенную организацию работы и, главное, горячее желание и умение споро работать. Короче, «дикая дивизия» — это, в глазах заказчиков, коллектив дикий до работы, в руках которого дорога, как говорят те же заказчики, растет прямо на глазах.

## Ветеран Ижевского АТП

С 1985 года, с основания Ямбургского ПТТиСТ (Ижевское АТП), работает здесь Владимир Андреевич Егоров. В первое время был водителем в месте базирования предприятия. В 1987 году его отправили на Север. Вначале в Воркуту, затем в Ухту. Тогда водители предприятия работали и там. В Воркуте, например, строили дирекцию газопроводов по транспортировке будущего ямальского газа, отсыпали различные площадки, тупики для оборудования. Полгода спустя, в том же 1987 году Егоров приехал в Ямбург. База там была тогда, конечно же, далеко не та, что сегодня. Ангар неотапливаемый, защищающий лишь от ветра да дождя. Но и в него пробиться — целая проблема. В основном ремонтом заниматься приходилось прямо на улице...

Недавно наш корреспондент встретился в Ямбурге с Владимиром Андреевичем ЕГОРОВЫМ, который теперь возглавляет работу бригады водителей, и попросил его ответить на несколько вопросов.

— Сейчас, в преддверии зимы хотелось бы узнать, как вам поработалось минувшим летом? Вы ведь отсыпку грунта ведете круглый год.

— Очень трудно было. Здесь летом отсыпать грунт гораздо сложнее и тяжелее. А этим летом еще и погода подпортила ненастя. Но сейчас все нормализуется. И выход автомашин на линию стал больше, и погода установилась, и дороги стали лучше. В эти дни наша бригада отсыпает грунт под полотно дороги от УКПГ1 к кусту № 811.

— Как с коллективом?

— А вот здесь сложновато. Он ведь в последнее время у

нас сильно стал обновляться. Старые, опытные водители уходят на новое месторождение — Заполярное. А вместо них принимаем новичков, с чем связаны дополнительные сложности.

— И в чем это выражается?

— У них в первое время и выработка меньше, и на ремонте они дольше стоят. Не все конечно. Некоторые сразу включаются в наш ритм. Но далеко не все.

— Говорим все о работе. Но ведь не работой единой жив человек, даже приехавший сюда работать. Как, в частности, с условиями про-

живания? Скоро ведь на Север придет суровая зима.

— Об этом тоже у нас не забывают. Провели соответствующую подготовительную работу. Все, кажется, сделано так, как и в прежние годы. Не лучше, о чем в сегодняшних условиях остается только мечтать, но и не хуже. А вот Харвута, куда мы направляем все больше техники, беспокоит.

Там ведь в этом плане пока еще ничего нет. Водителям приходится обходить сухим пайком. А этим, думаю, все сказано. Обещают, правда, и там организовать столовую. Но срок вам пока здесь никто не назовет — он еще не определен.

На снимке: водитель Ижевского АТП Андроник Саркасян работает на Харвутинском месторождении газа. Доставляет грунт на строящуюся дорогу.

Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.

— Кроме этой дороги на куст № 809, нужно отсыпать площадку под куст № 811, за- кончить площадку под куст № 816 и отсыпать грунт под полотно дороги ст. «Озерная»-УКПГ1, которую мы уже тоже отсыпаем. Площадку под куст № 816 на три четверти мы уже отсыпали, могли бы и за- кончить, но заказчик попросил нас перейти на другой объект. В настоящий время про- биваемся к кусту № 811. Отсыпаем к нему дорогу. Точнее, пока не к самому кусту, а промысловую дорогу ст. «Озерная»-УКПГ1, с которой затем сделаем отворот и к этому кусту.

— И насколько же про- бились на сегодня к это- му кусту?

— Осталось 600 метров промысловой дороги до отво- рота и затем 1,7 километра дороги примыкания. Потребует- ся на все это около ста ты- сяч кубометров грунта.

— А сколько автома- шин задействовано в по- следние дни?

— Маловато. От сорока до пятидесяти единиц. Конкретно же на отсыпке этой дороги — пятнадцать-двадцать. А ведь именно сейчас, в предзимье, когда нет ни грязи, ни большого снега, самое лучшее время для отсыпки. Темпы нужны явно повыше. Но техники маловато.

— И когда же вы рас- считываете пробиться к кусту № 811?

— Если сохранятся такие темпы отсыпки и если заказчик опять не перебросит нас на другой, более срочный объект, то к этому кусту мы проложим дорогу где-то в конце ноября. Закончив это, вернемся на площадку куста № 816, где осталось отсыпать около пятнадцати тысяч кубометров грунта.

— А дальше?

— Без работы, конечно же, не останемся. Нас ждет дорога Ямбург-Медвежье-УКПГ1, а затем и отсыпка площадки под эту УКПГ. Она тоже частично уже отсыпана, так что теперь будем продолжать начатое. Но объем работ там остался еще очень большой. В эту зиму мы даже и не успеем закончить.

— Сегодня на календа- ре начало октября. Впереди далеко не мягкая запо- лярная зима. Как вы кней подготовились, как ее встречаете?

— Если учсть сложности



На снимке: водитель Ижевского АТП Андроник Саркасян работает на Харвутинском месторождении газа. Доставляет грунт на строящуюся дорогу.

Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.

сегодняшнего трудного периода, то, можно сказать, нормально. Короче, так, как было и в прежние годы. Хотелось бы, конечно, и получше, но не то сегодня время. Возникающие проблемы решаем. Так что остается только работать. Хватило бы только грунта.

В шестом карьере, из которого сегодня берется грунт на все объекты Харвутинского месторождения, экскаваторчику скучать не приходится. Загрузил один автосамосвал — на подходе уже следующий, а то и сразу два подходит.

— Знакомьтесь. Андроник Саркасян — самый хитрый из армян, — представляет Геннадий Михайлович водителя очредного «КраЗа» и тут же добавляет, — очень хорошо работает.

— Наверное, точнее будет сказать, не хитрый, а, наоборот, самый простой, — улыбается водитель, подъезжая к нам.

Не пустует, соответственно, и конец насыпи дороги на куст № 809, куда мы приехали вслед за А. Саркасяном с карьером. Аналогичная картина ждала нас и на другом объекте отсыпки — промысловой дороге ст. «Озерная»-УКПГ1. Один за другим опораживаются здесь кузова «КраЗы» и тут же устремляются обратно к карьеру за новой многотонной порцией грунта.

Насыпь упирается в тунду, а дальше впереди хорошо просматривается площадка куста № 816, на которой уже работает буровая.

— Близко, ни правда ли, — показывает на нее Г. М. Абашев и тут же спешит пояснить, — а чтобы отсюда доехать до нее, надо пройти 60 километров: прямой-то дороги пока нет.

Соединить дорогами в единую систему все объекты, не забывая при этом отсыпать грунт и под площадки этих многочисленных на Харвуте объектов, — в этом и заключается главная задача водителей, машинистов, всех, кто лежит из Ижевска на вахту в Заполярье.

Харвута.  
Октябрь 1996 г.



На снимке: один за другим, а порой и сразу по два подходят «КраЗы» шестой автоколонны Ижевского АТП к шестому карьеру, чтобы, загрузившись грунтом, доставить его на очередной объект Харвуты.

Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.

## ИНФОРМАЦИЯ

## НА ДОСУГЕ

## СПОРТ

**Краса Удмуртии-96**

Великолепный праздник: обворожительные ульбы красивых женщин, аплодирующий зал, плененный ими, торжество грации, артистизма и положительных эмоций...

Таким запомнилсяижевчанам конкурс «Краса Удмуртии-96».

И так выглядит тройка победительниц.

**Третье место заняла Наталья Догадина.** Ей вручили парфюмерный набор с легендарным ароматом «Гарденин», представленный магазином «Елизейские поля».

**Второе — Наталья Плюта.** От Госкомитета по делам молодежи она получила путевку за границу.

**Первой красавицей Удмуртии признана Ольга Уракова.** Ей надели корону, вручили цветы и холодильник от фирмы «Реал». Впереди ей предстояло представлять Удмуртию на конкурсе «Краса России-96» в Москве.

## Детский уголок

**Ребята и зверята**

Дорогие родители! Выкрайте время в наш суматошный и нелегкий век, чтобы сходить с ребенком в театр на спектакль, поставленный по сказкам Р.Киплинга. В зале тихо погаснет свет и на сцене появятся любимые детьми герои-животные: пес, конь, корова и главная героиня — «Кошка, которая гуляла сама по себе». Свобода и независимость маленьского пушистого существа покоряют детские сердца. И еще. В джунглях

так много интересного происходит!

Премьера спектакля «про гуляющую кошку» в театре им. В. Г. Короленко состоится 26 декабря, в преддверии Нового года, когда в мир детства приходит Дед Мороз и Снегурочка и приносят мальчикам и девочкам подарки в разрисованных кулечках с конфетами, яблочками и печеньем.

Сводите ваших детей в театр...

**ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ФУТБОЛУ  
Положение команд на 30 октября 1996 года****Первая лига**

Команды	И	В	Н	П	Р/М	О
1. «Динамо-Газовик» Тм.	40	23	11	6	79-36	80
2. «Газовик-Газпром»	40	24	6	10	67-40	78
3. «Факел» Вр.	40	22	12	6	65-32	78
4. «Шинник» Яр.	40	22	11	7	60-31	77
5. «Динамо» Ст.	40	21	8	11	61-44	71
6. «Заря» Л-К.	40	19	7	14	60-51	64
7. «Уралан» Эл.	41	18	9	14	44-41	63
8. «Сокол-ГДКД» Ср.	40	17	8	15	52-47	59
9. «Кубань» Крд.	40	14	13	13	58-57	55
10. «Нефтехимик» Нк.	40	15	9	16	44-51	54
11. «Торпедо» Вж.	41	15	9	17	57-68	54
12. «Луч» Вл.	40	14	12	14	41-43	54
13. «Локомотив-Сатурн»	40	15	8	17	54-42	53
14. «Спартак» Нл.	40	15	8	17	55-56	53
15. «Сатурн» Рм.	40	14	9	17	35-52	51
16. «Локомотив» Чт.	40	13	12	15	49-51	51
17. «Дружба» Мк.	40	14	7	19	46-46	49
18. «Торпедо» Ар.	40	13	5	22	41-61	44
19. «Звезда» Ир.	40	10	8	22	29-54	38
20. «Океан» Нх.	40	9	9	22	38-70	36
21. «Металлург» Кр.	40	8	11	21	32-54	35
22. «Чкаловец» Нв.	40	7	6	27	44-92	27

**Кроссворд**

**По горизонтали:** 1. Письменное обращение, воззвание программного характера. 4. Наиболее распространенный тип самоходного судна. 9. Басня И. Крылова. 10. Рыба со змеевидным телом. 11. Драма А. Островского. 15. Разносчик писем, газет по адресам. 17. Дипломатическое обращение одного правительства к другому. 18. Легкоатлетический снаряд. 20. Аэропорт в Москве. 21. Титулование архирея в старой России. 25. Домашнее животное. 26. Русский полярный исследователь, адмирал. 27. Декоративное травянистое растение с крупными светлыми соцветиями. 30. Стадо лошадей, оленей. 33. Нестихотворная литература. 34. Обозначенная цена. 35. Длинный сквозной ряд комнат в общественных зданиях, дворцах. 36. Польский астроном 16 века.

**По вертикали:** 1. Большой памятник. 2. Районный центр Московской области. 3. Хищная ночной птица. 5. Рыба семейства карповых. 6. Музыкально-драматическое произведение. 7. Раздел механики. 8. Историческая провинция во Франции. 12. Комплекс сооружений для сборки, подготовки и запуска космических аппаратов. 13. Провинция в составе Нидерландов. 14. Крупное казачье поселение в старой России. 16. Английский писатель, автор романа «Домби и сын». 22. Оружие, применяемое при охоте на медведей. 23. Разновидность барометра. 24. Стихотворение А. С. Пушкина. 28. Старинный струнный щипковый музыкальный инструмент. 29. Вид переплетений в ткацком деле. 31. Крашеная нить большой прочности, используемая при изготовлении автомобильных покрышек. 32. Колющая часть органа нападения и защиты у некоторых насекомых.

В центре (по часовой стрелке): 19. Русский живописец, передвижник, автор картины «Грачи прилетели».

**Ответы на кроссворд, опубликованный в N 13**

**По горизонтали:** 5. Сметана. 6. Капуста. 8. Дыня. 9. Изюм. 10. Горох. 13. Акция. 15. Салон. 16. Банкет. 18. Бульон. 19. Гербалайф. 24. Цемент. 25. Яблоко. 26. Просо. 28. Омлет. 30. Эрзац. 31. Айва. 32. Соус. 33. Терапия. 34. Корейка.

**Государственный русский драматический театр им. В.Г. Короленко в новом сезоне**

**«Коварство и любовь»**

То, что в Ижевске стали все чаще появляться артисты в ранге «народных», явление отрадное. Месячные гастроли Георгия Тараторкина, артиста театра им. Моссовета, яркое тому подтверждение. Романтическую драму, версию сценического произведения великого Ф.Шиллера «Коварство и любовь» представляет заслуженный деятель искусств России Владимир Поглазов (г.Москва).

На снимках: сцена из спектакля; народный артист России Г.Тараторкин.



ложены приборы и органы управления.

Неудачным можно назвать расположение рычага КПП. Он сильно отодвинут назад и имеет слишком большие ходы. При включении второй и четвертой передач локоть попадает между спинками сидений.

Двигатель объемом 1,5 литра, развивает мощность 90 л.с., снабжен многоточечным впрыском топлива. Коробка передач пятиступенчатая. Машина плавно, но динамично разгоняется.

В Москве «Нексия» продается по цене от 13,5 до 15,4 тысячи долларов, при этом в машине уже установлены кондиционер, электростеклоподъемники и очень привличная магнитола.

**Дмитрий ЗЫКОВ,  
"Известия".**

**ГАЗОВИК**

Редактор С. Б. Логинов.

Рег. № У - 0058.

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

Адрес редакции: 426039, Ижевск, Боткинское 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 в печать 26.10.96.

