

ГАЗОВИК

выходит два раза в месяц
SPETSGAZAUTOTRANS
DAUGHTER JOINT - STOCK COMPANY

СПЕЦГАЗАВТОТРАНС
дочернее акционерное общество

распространяется
всеми

№ 3 (81) 4 марта 1997 года



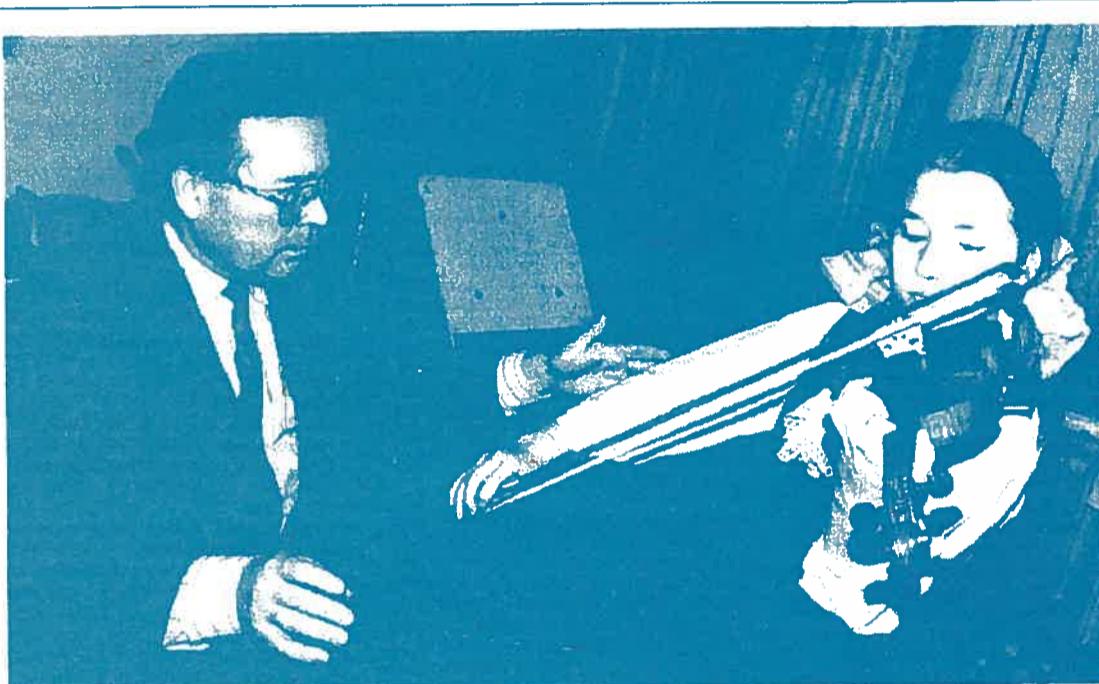
Издается с 1992 года

Несите вечно
доброту



8 Марта - Международный женский день

С праздником, дорогие женщины!



О чем мечтают родители? Чтобы у их детей сложилась счастливая жизнь... Чтобы они были всегда здоровы... Чтобы бог их одарил талантом.

Дочь Людмилы Леонидовны и Рафаила Хайрулловича Айсиных зовут Лена. Ей 12 лет. Лена талантлива. Преподаватель музыкального училища по классу скрипки Лев Владимирович Грудчин с надеждой смотрит на свою воспитанницу, пророчит ей большое будущее, если...

— Если Лена сможет принимать участие в конкурсах на высоком уровне, будет обеспечена средствами для приобретения профессиональной скрипки. Без этого многое не достигнешь.

Та скрипка, на которой играет Лена, сотворена руками итальянского мастера лет двести назад, но она ущербна: образовалась трещина на корпусе, требуется ремонт, а это дорогое стоит. На конкурсы надо выезжать с аккомпанементом и своим наставником — тоже немалые деньги. Папа Лены — водитель в Ижевском АТП, у него на Севере неплохие заработки, но если кормить и одевать на них четверых — нечего откладывать в запасник.

Девочка начала тернистый путь к вершинам скрипичного мастерства, ей неизвестна своя дальнейшая судьба, но папа и мама готовы пожертвовать всем, чтобы сделать дочь счастливой и знаменитой. Может быть, поможем им в этом?

На снимке: преподаватель музыкального училища Л. В. Грудчин и Лена Айсина.

Весна будет горячей

На Заполярном месторождении АО «Стройтрансгаз» вплотную подошло к реализации целевой программы «Заполярное - 10», которая предусматривает в 1996 – 98 годах добычу газа в объеме 10 млрд. кубометров в год. В составе исполнителей более 20 крупных подрядных организаций, в том числе ДОАО «Спецгазавтотранс».

Надо сказать, время подготовительного периода упущенено, заказчик это признает. Но суть дела не меняется. Если к лету на Заполярное месторождение не будет выполнен надежный транспортный проезд, все планы окажутся пустым звуком. Ведь на месторождение можно попасть только по зимнику. Летом же — не проехать, только вертолетное сообщение.

«Уренгойдорстрой», который вел строительство основной

подъездной трассы из Коротчаево, где речной порт и железнодорожная станция, оказался не в состоянии справиться с оставшимся участком дороги в 50 километров. Вины их в этом, может быть, и нет, поскольку оплата выполненных работ велась нестабильно. Задолженность только по зарплате в этой организации составляет пять месяцев. Техника там старая. А раз нет мощностей, нет и реальной возможности выполнить заказ.

Заказчик — «Стройтрансгаз» — и руководство координационного центра были поставлены перед вопросом: «Кто же все-таки в состоянии сделать то, что нужно сделать?»

Сегодня на Севере появилось много организаций, подобных нашей, с хорошим транспортом и погрузочной техникой. Но у одних нет лицензии на производство работ, у других — необходимого опыта и обученных людей.

Поэтому координационный центр предложил эту крайне важную работу ДОАО «Спецгазавтотранс». Так как мы имеем жилье на 250 - 300 человек, имеем экскаваторы, бульдозеры, транспорт, имеем лицензию на строительство дорог. То есть, по крайней мере, можем взяться за эту работу. Мы не гарантируем, что обязательно сделаем, но потенци-

альная возможность сделать есть только у нас.

И в тот же день было принято решение, составлен протокол, который и является, до заключения договора, основанием для производства работ.

А сделать нам предстоит 28 километров дороги от Коротчаево в сторону Заполярного (65 - 93 км). В деньгах это ориентировочно 380 млрд. рублей — обычная наша годовая программа.

Рабочие мероприятия будут на днях предложены на рассмотрение генеральному директору СГАТа.

Видимо, будут произведены какие-то структурные изменения. В частности, необходимо в Коротчаево иметь свой железнодорожный тупик и участок по материально-техническому обеспечению. Нагрузка сегодня на линейных работников ПМК настолько высока, что этими вопросами им заниматься не следует.

Необходимо срочно перебрасывать на Заполярное тяжелую технику. На первое время необходимы три бульдозера, два грейдеров, следует пополнить на 40-50 единиц самосвалный парк. Только в этом случае можно помесячно, подкадно расписать четкий график и организованно по нему работать.

А раз мы говорим о дополнительной технике, транспорте, необходимо позаботиться и о жилье для водителей и другого персонала, обеспечить строи-

тельство общежития как минимум на сто мест. Ответственные за это лица пока не знают, с какой стороны к этой проблеме подступиться. Ведь сегодня уже не то время, чтобы ночевать в кабинах, греться у костров. Людей надо не только разместить, но создать нормальные бытовые условия.

Есть и другие трудности. Вдоль трассы не отведены карьеры выемки грунта. Они определены проектировщиками, но пока не согласованы паспорта с экологами. Это большое упущение заказчика, но отразится оно на нас.

Большим вопросом на нашем участке дороги будет строительство мостов. Как правило, эти работы выполняют с отставанием. Поэтому для обеспечения проезда необходимо будет выполнять временные объездные участки дороги.

Проблем много, времени, как водится, нет. Если мы правильно организуем работу и обеспечим выполнение поставленной «Стройтрансгазом» задачи, — а она такова: до конца мая отсыпать 28 километров дороги первым полутора-двухметровым слоем, проложить проектные водопропуски, до конца года отсыпать полотно дороги под проектные отметки, — в этом случае мы еще раз зарекомендуем себя как исполнительные подрядчики.

М. Гладырь,
зам. генерального
директора.

На снимках: большой вклад в развитие ДОАО «Спецгазавтотранс» вносят заместитель генерального директора ДОАО «Спецгазавтотранс» по экономике Екатерина Гусмановна Акимова, зав. центральным складом Ижевской ПМК Галина Геннадьевна Шамшурина, начальник планового отдела Ижевской ПМК Евгения Владимировна Балашова, бухгалтер профсоюзного комитета ДОАО «Спецгазавтотранс» Надежда Михайловна Красноперова, инженер отдела кадров исполнительной дирекции ДОАО «Спецгазавтотранс» Лидия Васильевна Загребина, бухгалтер Ижевской ПМК Светлана Семеновна Шишкова, юрист-консульт Ижевской ПМК Светлана Юрьевна Хазеева.
Фото Н. СЮВАЕВА.

НА ЗАПОЛЯРНОМ МЕСТОРОЖДЕНИИ

В ФИЛИАЛАХ СГАТа

Снова первыми прокладываем путь

Каждая вахта на Заполярном месторождении начинается и заканчивается в аэропорту Нового Уренгоя. Именно здесь встречаются улетающие и вновь прибывающие. Здесь передается и принимается своеобразная эстафета. Рукопожатия и улыбки. Люди спешат поделиться новостями, рассказывают друг другу о служебных и личных делах. Шоферы, бригадиры, механики, начальники автоколонн посвящают своих сменщиков в те проблемы, с которыми им предстоит столкнуться. Аэропорт на какой-то час становится местом встречи приятелей, партнеров, соратников. Обсуждаются последние вопросы, которые только и возможно обсудить при личном общении, а не через посредников или другими способами.

Это не значит, что промышленная и одновременно жилая база остается без хозяина и присмотра, поскольку смена вахт происходит в несколько этапов. И все же, встреча в аэропорту играет свою, довольно значительную роль в процессе, который можно было бы назвать преемственностью. Личный контакт никогда и ничем в жизни не заменим.

Через пять-шесть часов, уже имея некоторое представление о своем завтрашнем дне, прибывшие занимают освободившиеся места на базе и устраиваются. А кто-то без раскачки сразу застапает в смену. И далеко в тундре всю ночь перемещаются из конца в конец светяки фар большегрузных самосвалов. Время от времени они шумят и по основной трассе за окнами административно-бытового корпуса, в котором до полуночи не смолкают голоса — решаются не терпящие отлагательства оперативные дела.

С оперативных же дел начинается и каждый последующий день, ведь только когда великая стратегия поддержанна надежной тактикой достигается рисуемая перспектива. А то, что Север, в смысле нефтегазодобычи — великая стратегия российской экономики, тут двух мнений быть не может.

С утра, когда за ответственными рабочими столами наступила некоторая передышка, мы сидим в кабинете Владимира Ивановича Праведникова, рассказывая о базе на Заполярном.

«ЧТО МЫ УСПЕЛИ СДЕЛАТЬ»

— Мы прибыли сюда в Новый, с 1995 на 1996, год. Вот посмотрите, — Владимир Иванович показывает за окно, — что мы успели сделать.

С собой мы притащили тогда лишь несколько вагончиков. За лето установили жилые блоки, построили котельную и осенью, к первым холодам, ее запустили. Соорудили бокс длиной 96 метров, где одновременно могут проходить техническое обслуживание, ну и кое-какой ремонт, 10-12 автомашин. Собственно, по проекту здание это планировалось как складское. Но потом решили, что автохангар важнее. Это

единственный на всем месторождении теплый ангажир. Ни в одной организации такого нет. Я не говорю, конечно, что в нем жарко, но температура вполне приемлемая. Так что, мы имеем предмет некоторой гордости, и зависти со стороны соседей.

У нас здесь сейчас вахтуется 85 автомашин, и без такого сооружения проблем было бы намного больше.

«СОТРУДНИЧЕСТВО НАС УДОВЛЕТВОРЯЕТ»

Проблемы, если заниматься чем-то серьезно, всегда есть. Выход машин на линию не такой, какая хотелось бы иметь. Около сотни смен в сутки. Этого мало. Нужно хотя бы до ста двадцати. Все упирается в запасные части. Если самосвалы МАН работают уже третий год и с ними все более или менее ясно, то Уралы-Ивеко еще не прошли стадию испытаний, совершенно новые. Вот поэтому условия ремонта и техобслуживания имеют большое значение. Впрочем, ремонт — проблема Ик АТП. Мы им лишь даем заказ по перевозке грунта из карьеров на отведенные участки. Но в принципе, работа идет нормально, наше сотрудничество нас удовлетворяет.

Наша задача как генподрядчика — строительство объектов. Летом собираемся возвести еще один большой теплый ангажир размером 36 на 130 метров. Конструкции для сборки уже завезены из Ижевска.

В нем, в этом новом ангажире, разместятся и ремонтные мастерские. То есть, это будет капитальное сооружение.

В связи с чем возникает необходимость в дополнительном теплозлектроснабжении. Надо ставить еще котельную и подстанцию. Оборудование скоро получим, возможно даже на днях. В будущем планируем разбить открытую автостоянку с воздухоподогревом.

Что еще? Подвели под крышу солидную диспетчерскую для Ик АТП. Четыре десятка жильих вагончиков с центральным водоснабжением установлены. Но жилья все равно не хватает. Объемы работ растут, нужны люди. В каждом вагончике вместо четырех человек сегодня живут по шесть. Еще десять вагонов получили и зачищаем подводку коммуникаций. Через неделю-другую очередной десяток появится, потом еще, и еще. Городок растет. С Ямала вот-вот пригнут полсотни самосвалов, нужно размещать водителей. И отряд строителей увеличивается.

«ЦЕНТР ВНИМАНИЯ СМЕЩАЕТСЯ»

Главное для нас сейчас — отсыпать грунт на основную производственную площадку под установку комплексной подготовки газа. Размер ее 500 на 900 метров. И туда требуется порядка 600 тысяч кубометров грунта. Ну и отсыпка дорог забирает много времени и сил.

На снимках: жилой поселок и производственная база СГАТа на Заполярном месторождении; начальник участка ПМК Владимир Праведников.



«КАК ОДНО ЦЕЛОЕ»

Кроме этих глобальных задач нужно еще успевать решать вопросы жизнеобеспечения. Скажем, элементарные сушки для обуви и одежды. Вроде бы ерунда, но ведь без них нельзя. Сегодня в жильях блоках используются так называемые «трамвайки», электробогреватели. Хочется сделать перекрытия между вагончиками и в образовавшихся тамбурах сконструировать сушильные отсеки, привязав их к системе теплоснабжения. Технически это не сложно. Вот поставим вторую котельную и займемся.

Вообще, бытовая сторона — вещь всегда довольно болезненная, и относительная. Элементарные сантехнические требования соблюдаются. А чтобы было уютнее, каждый должен и свои руки приложить. Поэтому, живут по разному, кто лучше, кто хуже.

Мы сначала пытались квартировать людей по блокам. Строителей отдельно, водителей отдельно. Но в конце концов, люди все равно склоняются по интересам. И сейчас уже не поймешь, кто где живет. Так что, делиться мы перестали и обитаем как одно целое.

Да, мы пока не можем похвастаться теми бытовыми условиями, что были на Ямале. Но ведь и там не сразу все появилось. Не можем похвастаться хорошей баней, телевизорами в каждом спальном помещении. Удобства у основного состава, как говорится, во дворе. И тем не менее.

Вот я уже упоминал, сколько тут организаций работает. Никто не создал себе условий за прошедший период лучше, чем у нас.

Ведь по большому счету, речь шла о выживании. Сейчас можно сказать: «Мы выжили!»

Несколько дней мы мотались на свободных машинах по карьерам и площадкам отсыпки, ночевали в гостиничном номере и в вагоне с шофераами, знакомились и разговаривали с людьми, томились без дела,

вели фотосъемку при сорока-семиградусном морозе...

«Прогулки» в тундре по избранным местам убедили, что северная романтика таковой является только издали. Утомительный и однообразный труд выматывает и требует большого напряжения. По мнению медиков, при смене широты человеческий организм пять суток приспособливается к новым условиям. Об этом тоже нельзя забывать. Поэтому слова Владимира Ивановича Праведникова о выживании можно воспринимать буквально. А то, что сделано на Заполярном месторождении работниками предприятия — это, наверное, новая страница очередной главы в истории «Спецгазавтотранса».

Н.Малышев,
Н.Сюваев (фото).



На снимке: оператор котельной П. И. Калаев.



Несмотря на переход к рыночным принципам в управлении экономикой, предусматривающим прежде всего эффективное использование автопарка и спецтехники (по крайней мере мы об этом много говорим и к этому стремимся), закуп новой техники все-таки идет. Ижевское автотранспортное предприятие на обустройстве месторождений газа в Ямбурге и Заполярном помимо «МАНов» и «Ивеко-УралАЗ» использует так же тяжелые тягачи из братской Белоруссии — МАЗ («Ураган»). Руководство предприятия в лице директора А.М. Баландова и гл. инженера А.Я. Егармина, постоянно следит за технической подготовкой водителей, сотрудничает с крупнейшим на Урале — челябинским учебным центром «ТЭО-ПРАКТ», который осуществляет техническое обучение и переподготовку рабочих и специалистов с целью эксплуатации и обслуживания российской и импортной техники.

На снимке: группу водителей тяжелых тягачей обучает старейший преподаватель челябинского учебного центра «ТЭО-ПРАКТ» Н.В. Сурсков.

Б.Прокошев,
водитель Ижевского АТП.

ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ

СЕВЕРНЫЙ СЕРВИС

Мастерская в Заполярье

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

— Весь Север облизил, — услышал я о нем в Ямбурге. В правдивости этого утверждения трудно усомниться. Старший мастер здешней ремонтно-механической мастерской Ижевского АТП Юрий Константинович Стюк (а речь шла именно о нем) на Крайнем Севере работает уже четвертый десяток лет. Из них пять последних непосредственно в Ямбурге.

— Юрий Константинович, давайте перенесемся на пять лет назад. Ваше первоначальное впечатление об этой базе?

— Надо сразу сказать, что для Крайнего Севера эта база уже тогда была очень даже неплохой. К тому же, она с каждым годом улучшается, укрепляется. Что-то обновляется, а что-то и прибавляется. Практически для всех автомашин есть теплые ангары. Так что сегодня, я считаю, мы здесь можем решать все вопросы, связанные с ремонтом техники. Разве что, за исключением очень сложных работ, требующих больших капитальных вложений.

— Кстати, об упомянутых ангарах. Некоторые водители сетуют, что там очень дымно. В воздухе, говорят, сплошной соляр.

— Бывает, к сожалению. Но так обычно только утром, при выпуске машин на линию. Затем, в течение дня, все нормализуется.

— Вы, как я понял, здесь главный по ремонту всей техники.

— Не совсем так. Мы не занимаемся ремонтом тракторной техники. Там есть своя служба. Кроме того, импортную обслуживают специалисты СУПНР. На нас же лежит задача ремонта автосамосвалов и спецтехники. Для этого при



На снимке: токарь ремонтно-механической мастерской Ижевского АТП в Ямбурге В. И. Иванов.
Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.

Третий десяток лет работает на Крайнем Севере токарь Владимир Ильич Иванов. Хорошо освоивший свою профессию, он всегда готов быстро и качественно изготавливать не только болт или гайку, а и отреставрировать вышедшую из строя деталь сложной конфигурации или даже изготовить пресс-форму для вулканизации резиновой детали, которые теперь изготавливают прямо на месте, в Заполярье. А теперь на очереди уже освоение ремонта и нового автосамосвала — «Iveco-Uralaz», который сейчас проходит испытания на Крайнем Севере.

мастерской имеются токарный, агрегатный, сварочный цеха, аккумуляторная, ремонтируем топливную аппаратуру, вулканизум, причем и сами изготавливаем здесь же некоторые дефицитные резиновые технические изделия, шлифуем валы, сами ремонтируем двигатели... В общем, поддерживаю пару закрепленной за нами техники в рабочем состоянии.

— Солидно. А как ваша ремонтная база выглядит в сравнении с другими на Крайнем Севере?

— Я не знаю, какова, например, она на Ямале. Но если сравнить с Пурпе, то наша значительно мощнее. Если же сравнить с аналогичными базами АО «Ямбурггаздобыча», то наша выглядит бледновато. Сложно нам тягаться и с Ижевской, которая, естественно, выглядит более культурно.

— О чём у Вас в данное время «болит» голова?

— Основная боль сейчас общая для всех ремонтных служб — отсутствие многих деталей, необходимых для восстановления техники. Очень мало запасных частей по «Уралам», «КрАЗам», а по «КамАЗам» их и вообще практически нет. Живем за счет привоза с Ижевска, как говорится, с колес и за счет списанной техники. Машина списывается — работающие агрегаты снимают, чтобы потом поставить их на другие автомашины взамен вышедших из строя. О высокой

создавать даже кой-какие запасы. Тогда можно было не только выпустить машину из текущего ремонта, но и сделать что-то для обеспечения оборотного фонда. Теперь же мы не можем позволить, чтобы двигатели или, скажем, коробки передач были в обратном фонде. Все это оказывается и, конечно, далеко не в лучшую сторону.

— Снижается, наверное, коэффициент технической готовности?

— Я бы не сказал. Держимся пока за счет все той же списанной техники. За последний, например, месяц списали пять машин. Какая-нибудь, а все-таки поддержка, за счет которой мы и выделяем коэффициент. Что будет дальше, не знаю.

— А как с коэффициентом использования автопарка?

— И его пока выполняем. За последний, например, месяц по этому коэффициенту идет перевыполнение где-то на 10-13 процентов. За перевыполнение наши слесари получают доплату, что стимулирует, подстегивает их ремонтировать и быстрее, и качественнее, чтобы больше машин было на ходу и меньше в ремонте.

Ямбург.



На снимке: старший мастер ремонтно-механической мастерской Ижевского АТП в Ямбурге Ю. К. Стюк.

Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.

надежности такого агрегата с уже отработавшей свой «стаж» техники говорить, конечно, не приходится.

— Коли уж мы начали сравнение, то сравним и сегодняшнее обеспечение запасными частями с поставками предыдущих лет.

— Сейчас стало значительно хуже, что очень ощущается. Раньше была возможность



Выходят из строя тормоза, гидравлика или коробка передач — водители Ижевского АТП в Ямбурге обращаются к слесарю-агрегатчику Ивану Вениаминовичу Романову. Здесь знают — он, работающий в Ямбурге уже десятый год, семь из которых именно на подобных агрегатах, не подведет — все сделает так, как нужно.

На снимке: слесарь РММ Ижевского АТП в Ямбурге И. В. Романов.

Фото Владимира СЫРОПЯТОВА.

Несчастный случай Всегда ли он случаен?

Олег ДЖАНТЮРИН, начальник отдела безопасности движения и охраны труда ДОАО «Спецгазавтотранс»

Все работники, поступающие на наши предприятия, как известно, проходят инструктаж по охране труда и безопасности движения. Кроме того, с водителями проводятся очередные и, при необходимости, внеочередные подобные инструктажи, другие мероприятия. Но известно и то, что водители, уповая на коварное «авось», случаетсянередко еще идут на сознательное нарушение инструкций и правил. В итоге, за 1996 год в ДОАО «Спецгазавтотранс» произошло девять несчастных случаев. Это на пять меньше, чем было в предыдущем году. Однако это снижение является слабым утешением. Два из них опять, как и в 1995 году, оказались со смертельным исходом. Так, смертельную травму получил выпавший при буксировке из кабины под колеса своей же автомашины водитель Чайковского ПТПиСТ Н. А. Богатырев, находившийся в стадии алкогольного опьянения. Скончался в больнице в результате отравления метанолом и водитель АТП Лабытнанги А. В. Рабов.

На первом полугодии при сильном алкогольном опьянении скончался водитель того же предприятия Н. А. Дутов. И хотя два последних случая произошли не на производстве и прямой вины администрации не

усмотрено, семьям погибших от этого не легче. Для них это трагедии, принесшие в семью сильные душевые травмы и материальные лишения, связанные с потерей близких и кормильцев.

В профилактических целях на предприятиях ДОАО «Спецгазавтотранс» за год было проведено 30 проверок состояния охраны труда. Приняты меры по устранению выявленных в ходе их недостатков. Кроме того, по каждому из несчастных случаев разработаны мероприятия для ликвидации причин, приведших к травматизму, и предотвращения подобных случаев впредь. 21 человек из руководителей и специалистов, допустивших нарушения инструкций и правил, лишиены премий, 14 объявлены выговоры. Среди руководителей и главных инженеров хозрасчетных подразделений и филиалов проведена внеочередная проверка знаний нормативных правовых актов, других документов, а также должностных обязанностей по охране труда.

На мероприятии по обеспечению охраны труда в ДОАО «Спецгазавтотранс» за 1996 год израсходовано 6605097 тыс. руб.

Большое внимание уделяется и обеспечению безопасности движения. Обстоятельства

и причины каждого дорожно-транспортного происшествия (ДТП) обсуждаются в коллективах водителей. Проводятся внеочередные инструктажи водителей и лиц, ответственных за безопасность движения. Виновные же лица, допустившие ДТП привлекаются к дисциплинарным взысканиям. Так, в 1996 году 51 человек лишен премии, 42 объявлены выговоры, трое отстранены от управления автомобилем и переведены на нижеплачиваемую работу, а четверо уволены.

Но, несмотря на проводимую работу, в 1996 году в ДОАО «Спецгазавтотранс» все-таки произошло 27 дорожно-транспортных происшествий. В четырех, одно из которых произошло по вине работника нашего предприятия, имелись пострадавшие. Два человека (пешеход и пассажир) погибли и еще два человека (водители сторонних организаций) получили травмы различной степени тяжести. Материальный ущерб от происшествий с транспортными средствами в 1996 году составил 367 млн. 953 тысячи рублей.

А все потому, что еще по-прежнему далеко не все (как сами водители, так и руководители, специалисты) уделяют должное внимание соблюдению правил охраны труда и без-

опасности движения. Водители, например, еще часто заводят двигатель автомобиля посредством буксировки, используя при этом не жесткую или хотя бы гибкую сцепку, а обычный первый попавшийся строп с крюком на конце вместо петли. Не во всех подразделениях на должном уровне также медицинский контроль и наблюдение за здоровьем работников, о чем говорят случаи гибели водителей по причине сердечной недостаточности. То же можно сказать и об исполнительской дисциплине в филиалах, что подтверждается повторными случаями употребления спиртных напитков водителями, готовящимися к выезду на линию. Причем это наблюдается не только на предприятиях, отправляющих водителей на вахту, но и там, как например, в АТП Лабытнанги, где водители ежедневно бывают на глазах руководителей.

В целях профилактики дорожно-транспортных происшествий работниками служб безопасности движения и охраны труда совместно с работниками медслужб в 1996 году проведено тридцать контрольных проверок прохождения водителями предрейсовых и послерейсовыми медицинских осмотров. В ходе проверок 43 человека

не были допущены к работе по состоянию здоровья и 5 — по признакам остаточного алкогольного опьянения. Работниками службы безопасности движения и охраны труда проводились также проверки и технического состояния транспортных средств как при вылете на линию, так и непосредственно уже на линии, в ходе которых было проверено 3420 единиц. За это время было также организовано 27 бесед с привлечением сотрудников ГАИ о состоянии аварийности. 1690 человек прошли 24-часовую программу обучения по правилам эксплуатации автотранспорта и правилам дорожного движения. Следует отметить, что теперь возможности в подготовке водителей значительно расширились за счет получения учебным пунктом ДОАО «Спецгазавтотранс» лицензии Министерства образования Удмуртской Республики на право подготовки водителей, осуществляющих перевозки опасных грузов. Это и многие другие мероприятия, которые намечено осуществить в наступившем году, вселяют надежду на значительное сокращение, а лучше и вообще сведение на «нет» как дорожно-транспортных происшествий, так и несчастных случаев и, тем более, гибели людей.

Футбольные команды России

Первая лига

1. «Кубань» — Краснодар
2. «Дружба» — Майкоп
3. «Локомотив-Сатурн» — С.Петербург
4. «ЦСК ВВС-Кристалл» — Смоленск
5. «Торпедо» — Волжский
6. «Энергия» — Камышин
7. «Сокол-ПЖД» — Саратов
8. «Уралмаш» — Екатеринбург
9. «Газовик-Газпром» — Ижевск
10. «Лада» — Тольятти
11. «Локомотив» — Чита
12. «Луч» — Владивосток
13. «Иртыш» — Омск
14. «Заря» — Ленинск-Кузнецкий
15. «Нефтехимик» — Нижнекамск
16. «Лада» — Димитровград
17. «АНЖИ» — Махачкала
18. «Спартак» — Нальчик
19. «Динамо» — Ставрополь
20. «Уралан» — Элиста
21. «Сатурн» — Раменское
22. «Металлург» — Липецк

Календарь игр первенства России среди команд первой лиги в сезоне 1997 года

1 круг

- 1 тур.
30 марта
(воскресенье).
«Торпедо» Волжский — «Газовик-Газпром» Ижевск.
- 2 тур.
2 апреля
(Среда).
«Энергия» Камышин — «Газовик-Газпром» Ижевск.
- 3 тур.
9 апреля
среда.
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Локомотив-Сатурн» С.Петербург.
- 4 тур.
12 апреля
(суббота).
«Газовик-Газпром» Ижевск — ЦСК ВВС-Кристалл Смоленск.
- 5 тур.
19 апреля
(суббота).
«Уралан» Элиста — «Газовик-Газпром» Ижевск.
- 6 тур.
22 апреля
(вторник).
«АНЖИ» Махачкала — «Газовик-Газпром» Ижевск.
- 7 тур.
29 апреля

- (вторник).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Заря» Ленинск-Кузнецкий.
8 тур.
2 мая
(пятница).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Иртыш» Омск.
9 тур.
9 мая
(пятница).
«Уралмаш» Екатеринбург — «Газовик-Газпром» Ижевск.
11 тур.
20 мая
(вторник).
«Сокол-ПЖД» Саратов — «Газовик-Газпром» Ижевск.
12 тур.
23 мая
(пятница).
«Лада» Тольятти — «Газовик-Газпром» Ижевск.
13 тур.
30 мая
(пятница).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Луч» Владивосток.
- 14 тур.
2 июня
(понедельник).
«Локомотив» Чита — «Газовик-Газпром» Ижевск.
- 15 тур.
9 июня
понедельник.

- «Нефтехимик» Нижнекамск — «Газовик-Газпром» Ижевск.
16 тур.
12 июня
(четверг).
«Лада» Димитровград — «Газовик-Газпром» Ижевск.
17 тур.
20 июня
(пятница).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Сатурн» Раменское.
18 тур.
23 июня
(понедельник).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Металлург» Липецк.
19 тур.
30 июня
(понедельник).
«Кубань» Краснодар — «Газовик-Газпром» Ижевск.
20 тур.
3 июля
(четверг).
«Дружба» Майкоп — «Газовик-Газпром» Ижевск.
21 тур.
10 июля
(четверг).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Динамо» Ставрополь.
- 22 тур.
13 июля
(воскресенье).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Спартак» Нальчик.

- «Энергия» Камышин.
25 тур.
7 августа
(четверг).
«Локомотив-Сатурн» Санкт-Петербург — «Газовик-Газпром» Ижевск.
26 тур.
10 августа
(воскресенье).
«ЦСК ВВС-Кристалл» Смоленск — «Газовик-Газпром» Ижевск.
27 тур.
17 августа
(воскресенье).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Уралан» Элиста.
28 тур.
20 августа
(среда).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «АНЖИ» Махачкала.
29 тур.
27 августа
(среда).
«Заря» Ленинск-Кузнецкий — «Газовик-Газпром» Ижевск.
30 тур.
30 августа
(суббота).
«Иртыш» Омск — «Газовик-Газпром» Ижевск.
31 тур.
6 сентября
(суббота).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Уралмаш» Екатеринбург.
- 33 тур.
16 сентября
(вторник).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Сокол-ПЖД» Саратов.
- 34 тур.
19 сентября
(пятница).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Лада» Тольятти.
- 35 тур.

2 круг

- 23 тур.
28 июля
(понедельник).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Торпедо» Волжский.
24 тур.
31 июля
(четверг).
«Газовик-Газпром» Ижевск —

ОХРАНА ТРУДА

Тем, кто сидит за компьютером

Размещение компьютерного оборудования на малых площадях, использование модных отделочных материалов повсеместно приводят к резкому изменению микроклимата. Наиболее часто это проявляется в ухудшении аэроионного состава воздуха. Именно на этот фактор быстрее всего реагирует организм — головная боль через два часа после начала рабочего дня чаще бывает от недостатка легких аэроионов. Более 95% обследованных помещений с компьютерами имеют недостаток легких аэроионов.

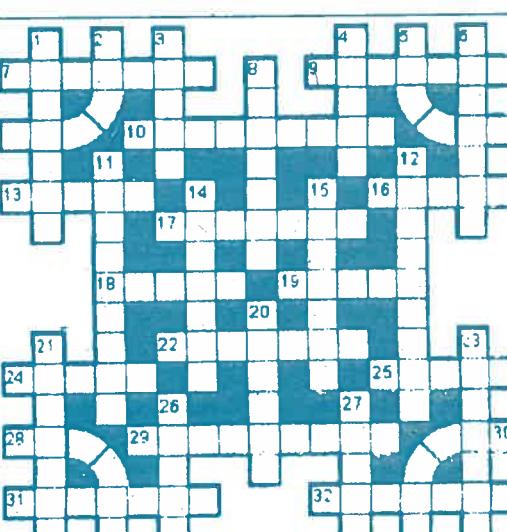
Помимо специальных мер, проблему поможет решить кактус, его колючки могут работать как ионизатор пассивного типа. И очень важно следить за поступлением свежего воздуха в помещение, поддерживать достаточную влажность.

Кроссворд

По горизонтали: 7. Команда высшей лиги в чемпионате России по футболу. 9. Княжеское воинство в древней Руси. 10. Собрание кем-нибудь написанных писем. 13. Русская мера длины. 16. Областной центр России. 17. Действительность в ее развитии, движении. 18. Итальянский актер 19 в. 19. Буква греческого алфавита. 22. Порода маленьких собак. 24. Стихотворный размер. 25. Мужское учебное заведение в царской России. 29. Морское парусное судно. 31. Речная рыба семейства карповых. 32. Одна из двух жердей, служащих для запряжки лошадей.

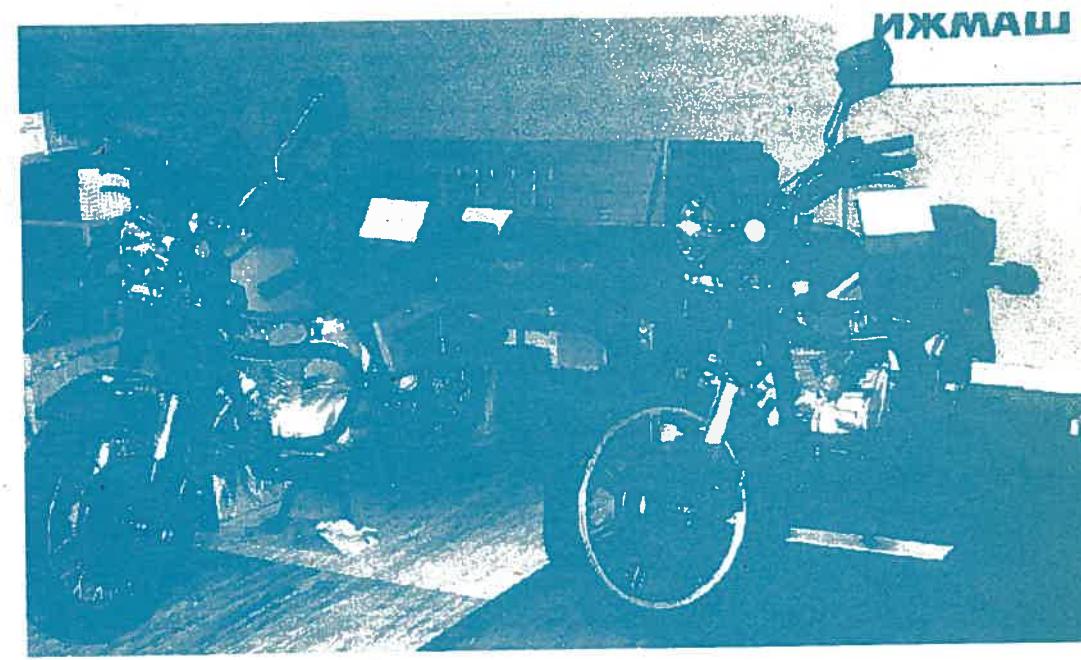
По вертикали: 1. Игра линии нападения в спортивных играх. 3. Письменное приветствие, поздравление. 4. Большая проезжая дорога в старой России. 6. Карликовое государство в Европе. 8. Бог любви в древнеримской мифологии. 11. Русский естествоиспытатель-дарвинист. 12. Расписка установленной формы. 14. Служащий казенной палаты и суда старой России. 15. Система физических упражнений под музыку. 20. Левый приток Оки. 21. Приток Дона. 23. Декабрист, участник Отечественной войны 1812 года. 26. Птица семейства чистиковых. 27. Плюсский суд.

Ответы на кроссворд,
По горизонтали: 4. Протектор. 7. Филипп.
8. Экипаж. 12. Сапун. 13. «Претис». 15. «Турист». 16. «Озон». 17. Термометр. 18. «МоАЗ». 21. «Сирена». 22. Аммиак. 23. Шатун. 25. Клапан. 26. Брендер. 28. Регулятор.



опубликованный в № 2

По вертикали: 1. Крен. 2. Корпус. 3. Стакан. 5. Фильтр. 6. Камера. 9. «Верховина». 10. Спидометр. 11. «Руссо-балт». 14. Свеча. 15. «Татра». 19. Педаль. 20. «Амурец». 23. Штанга. 24. Нерета. 27. Шлем.



Проблемы конверсии, отсутствие постоянных и стабильных заказов ставят перед обширными предприятиями Ижевска крайне сложную задачу выжить в современных условиях. Акционерное общество "Аксин", идя по стопам своих собратьев, открыло в бывшем комбинате питания торговый центр, где реализует потребителю продукцию как своего производства, так и других промышленных предприятий России, Ближнего и Дальнего Зарубежья.

На снимке: выставка-продажа мотоциклов АО "Ижмаш", организованная в торговом центре "Аксин".

- 26 сентября
(пятница).
«Луч» Владивосток — «Газовик-Газпром» Ижевск.
36 тур.
29 сентября
(понедельник).
«Локомотив» Чита — «Газовик-Газпром» Ижевск.
37 тур.
6 октября
(понедельник).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Нефтехимик» Нижнекамск.
38 тур.
9 октября
(четверг).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Лада» Димитровград.
39 тур.
16 октября
(четверг).
«Сатурн» Раменское — «Газовик-Газпром» Ижевск.
40 тур.
19 октября
(воскресенье).
«Металлург» Липецк — «Газовик-Газпром» Ижевск.
41 тур.
26 октября
(воскресенье).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Кубань» Краснодар.
42 тур.
29 октября
(среда).
«Газовик-Газпром» Ижевск — «Дружба» Майкоп.
43 тур.
5 ноября
(среда).
«Динамо» Ставрополь — «Газовик-Газпром» Ижевск.
44 тур.
8 ноября
(суббота).
«Спартак» Нальчик — «Газовик-Газпром» Ижевск.

ГАЗОВИК
РЕДАКТОРСКАЯ КОМПАНИЯ
Редактор С. Б. Логин
Рег. № У - 0058.

Газета набрана
сверстана на настольном
издательском компьют
редакции. Отпечатан
Ижевском полиграф
ском комбинате.
кинское ш., 10-й км.)

Адрес редакции:
426039, Ижевск, Вот
ское шоссе, 182.
Тел.: 203-777; 1-22

Использование к
риалов только с ре
шениями редакции.
Мнение редакции
заты и авторов публи
ций может не совпа
деть.

Газета выходит
раз в месяц.
Распространяется
предприятиях дочер
акционерного общес
«Спецгазавтотранс».
Номер подписки
к печати 03.03.97